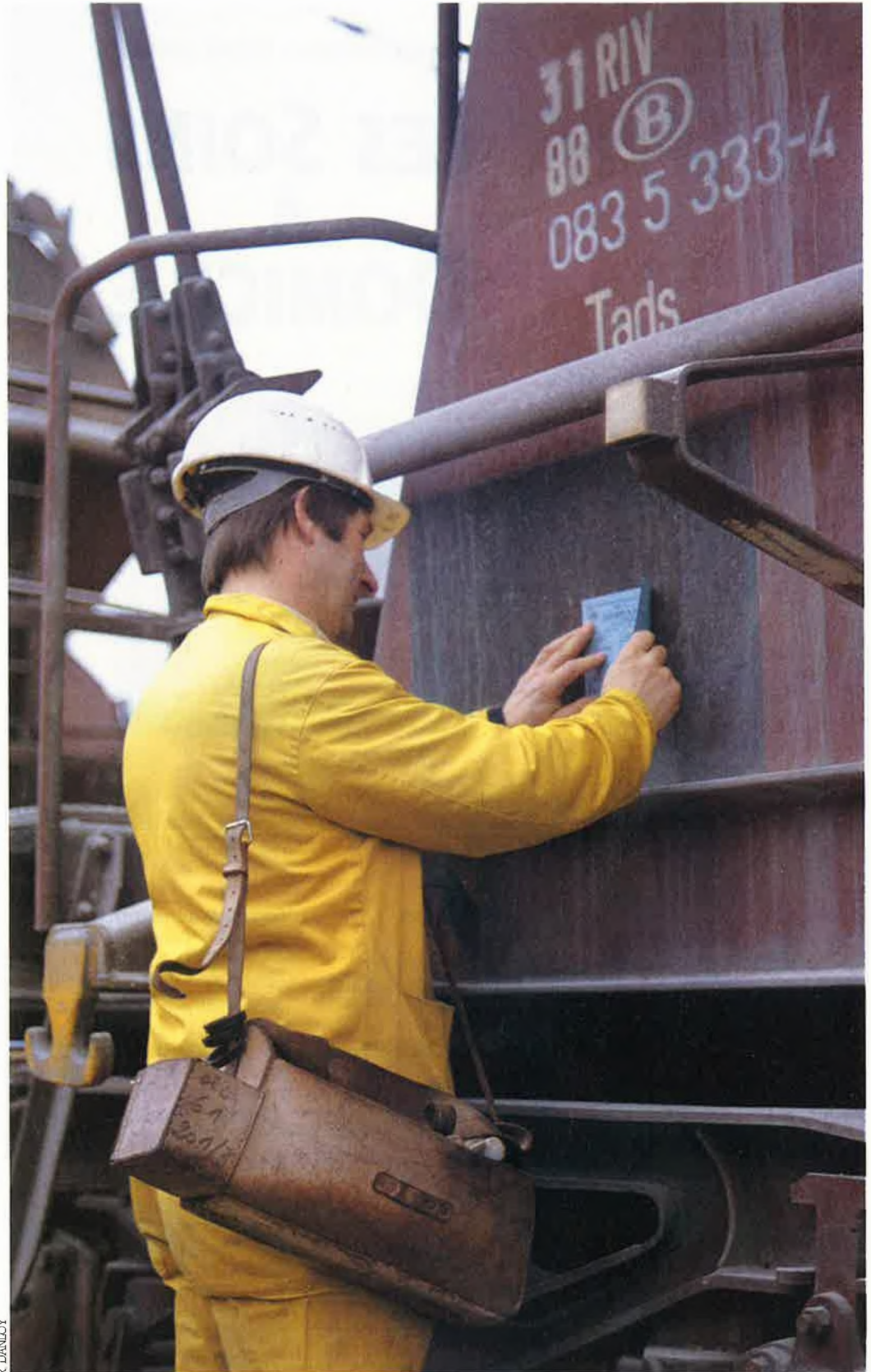


CARTE ROUGE POUR UN ESSIEU... RENE DANLOY

Un petit matin de janvier : il fait encore nuit et je n'ai pas très chaud en attendant mon train sur le quai où quelques voyageurs frissonnent autant que moi. Diable! Ce sont ces moments-là qui vous font regretter votre lit douillet! Mais voici «mon» IC qui surgit de la pénombre. C'est lui qui m'emmènera à Jemelle, où je me collerai aux trousseaux d'André, un visiteur de matériel. Vingt minutes de somnolence troublée par le bruit trépidant des bogies et il est déjà temps de s'extraire du compartiment. Je fonce directement au poste de visite. André m'attend dans un local propre et bien éclairé : un endroit agréable où je me sens immédiatement à l'aise.

Notre ami a déjà enfilé sa tenue jaune et, sans perdre de temps, il m'entraîne dans son sillage. Nous nous dirigeons vers le 7781, un train «L», composé d'anciennes automotrices à destination de Namur. Il s'agit pour lui d'effectuer l'essai des freins avant le départ du convoi. Dans le cas présent, André m'explique qu'il va procéder à un essai de type E, un essai propre aux automotrices et qui porte sur la conduite générale de frein mais aussi sur le frein direct. Après avoir prévenu le conducteur, car ce dernier intervient également dans le déroulement des opérations, notre collègue se rend en queue du train. En chemin, il vérifie que les freins sont bien appliqués sur tous les essieux de la rame. Il abaisse ensuite une manette tout en maintenant le boyau de la conduite générale. L'air s'échappe subitement et bonjour le vacarme! Inutile de vous dire qu'il y a vraiment intérêt à le tenir solidement ce boyau. La force de l'air qui en sort a pour effet de lui imprimer un mouvement très brutal qui risquerait de vous blesser s'il vous prenait la fantaisie de négliger cette précaution indispensable. Lorsque la conduite s'est vidée, André glette le bruit caractéristique d'aspiration lui



R. DANLOY

indiquant que le conducteur est en train de réalimenter la conduite. Il referme alors la manette et remonte de nouveau la rame, mais vers la tête, cette fois, en regardant si tous les freins se sont bien relâchés. Enfin, il prévient le conducteur que l'essai est concluant.

Cependant, un autre train nous attend déjà. Le 3641, à destination de Liège, est composé de voitures tractées par une locomotive diesel. Comme cette rame va effectuer son premier parcours de la journée, «nous» allons réaliser un essai des freins de type A. Autrement dit, André va vérifier la continuité de la conduite haute pression (8 bars).

Ceci bien sûr, après s'être mis d'accord avec le premier concerné dans l'affaire, c'est-à-dire le conducteur. Il vide ensuite la conduite générale comme il l'a fait pour les automotrices, après s'être assuré que tous les freins étaient bien serrés. Et, quand le conducteur a réalimenté, il revient vers lui, pour lui dire que tout est en ordre pour autant que le desserrage de tous les freins ait été constaté.

Il en va ainsi pour chaque premier départ de ce type de trains, m'explique-t-il. Par contre, quand ils reviennent de la Cité Ardente, à l'occasion du changement de front de la machine, il se «contente» alors d'un essai de type D en ne tenant compte que du serrage et du desserrage du dernier véhicule seulement.

Mais, à Jemelle, comme dans bien d'autres gares d'ailleurs, il n'y a pas que le matériel à voyageurs, il y a aussi le matériel à marchandises. Le 66500 est un train qui vient de Stockem très tôt le matin. Il amène les wagons demandés la veille par un «raccordé» important. Nous quittons donc les quais à voyageurs pour nous rendre dans les voies accessoires car, avant de pouvoir mettre ces wagons à la disposition du client, André les soumet à une visite contradictoire en compagnie du visiteur de la firme qui va les utiliser. Pourquoi une visite contradictoire, penserez-vous peut-être? Tout simplement de manière à ce qu'une éventuelle avarie existant avant que les wagons ne partent sur le raccordement ne puisse être imputée au client. Et, me confie André,

plus tard dans la journée, lorsque les wagons seront chargés et prêts à quitter le raccordement, ils subiront à nouveau une visite contradictoire pour que, cette fois, aucun dégât éventuel occasionné par le particulier ne soit mis à charge de la SNCB.

Pour ce faire, il dispose d'étiquettes spéciales qu'il colle sur le ou les wagons en question. Mais aujourd'hui, tout va bien. Nous longeons la rame d'un côté puis de l'autre, écrasant de concert la cendrée qui crisse sous nos pas. André examine attentivement les organes de choc (butoirs), de traction et de roulement, les freins, la suspension, la caisse et le châssis. Il s'assure en outre que les dates de vérification des appareillages spéciaux et de révision générale du wagon ne sont pas dépassées. Eh oui! Les trains, c'est comme les autos, ça passe aussi au contrôle technique! Ici, sur la voie 9, pas de problème: tout est en ordre mis à part une semelle de frein à un essieu d'un «Tads», un peu trop usée tout de même. André va en chercher une nouvelle dans la réserve. C'est drôlement lourd mais c'est très facile à remplacer, bien plus qu'une plaquette de frein sur une bagnole, en tout cas! Le temps de dire ouf et c'est déjà fait.

Il faut avoir l'œil à tout et se montrer vigilant à l'extrême, continue André. On ne peut rien laisser au hasard. Il est interdit de travailler en dilettante et il n'est pas question de se montrer distrait car la sécurité est directement en jeu. Une avarie en apparence anodine peut se révéler être la cause d'un

drame irréparable quelques kilomètres plus loin, avec à la clé, une sanction pénale! On n'est jamais assez prudent.» D'ailleurs, même après avoir été soumis à deux visites contradictoires, les wagons seront à nouveau visités en gare avant le départ du train car ils peuvent très bien avoir subi des avaries au cours de leurs manœuvres dans les installations. Géronimo lui-même l'aurait sans doute appelé «Eil-de-lynx! Pour m'en convaincre, André m'invite à le suivre vers une voie en impasse sur laquelle stationne un wagon plat à bogies, chargé de pièces métalliques. Au passage, il prend sa barre d'écartement. En fait, m'explique-t-il, ce wagon avait les freins qui restaient calés. Il a été retiré du 43956, un train venant de Stockem et se dirigeant vers Anvers. Comme l'essieu avait surchauffé, on a dû attendre son refroidissement. Le métal a bien sûr travaillé sous l'effet de la chaleur et s'est dilaté. André se glisse sous le wagon et mesure l'écartement des roues. Il est de 1368 mm alors qu'il doit être compris dans la

fourchette allant de 1357 à 1363 mm. Cela fait donc 5 mm de trop. Moralité : pour André, il n'est évidemment pas question de laisser rouler le wagon dans cet état car il ne manquerait pas de dérailler. Il va donc falloir remplacer l'essieu en faisant venir la grue de Ronet! En imaginant l'ampleur des moyens qui vont être déployés, je me dis que ça risque d'être un peu chérot tout cela. La réponse d'André ne tarde pas : «Ça devrait tourner aux alentours du demi-million de francs!» La sécurité n'a pas de prix, il est vrai. Et l'on se prend presque à rêver en se disant que tous ces wagons et ces voitures, ces locomotives dans cette gare, représentent un fameux capital qu'André est d'ailleurs chargé de préserver. Mais, déjà, un train en provenance de Liège entre en gare : il faut laisser les rêves de côté. Le temps d'un nouvel essai est arrivé... □



PHOTOS R. DANLOY