

Les chemins de traverse

22 heures, les rues sont désertes, la soirée s'achève pour la plupart des gens installés devant le petit

Ecran ; nous traversons Renens en direction de la banlieue industrielle.

La voiture se faufile maintenant entre de grands entrepôts et ateliers ;

-On est arrivé...me lance le chauffeur !

Mon matériel sous le bras, je me dirige en direction du « monstre » ; sa silhouette se découpe sur un fond de ciel baigné par une lumière de pleine lune ; aux alentours seuls quelques feux de signalisation vert ou rouge indiquent que nous sommes sur un dépôt ferroviaire ; en effet, plusieurs voies s'entrecroisent scintillantes sous l'éclairage crépusculaire.

Le décor est planté, l'ambiance est particulièrement enthousiasmante.

Deux ouvriers arrivent formant ainsi à quatre hommes, l'équipage de cette imposante mécanique.

Les présentations sont faites, la cabine s'anime, les hommes se changent, les discussions s'entrecroisent, le chef de machine m'explique minutieusement les règles de sécurité et m'invite à ne pas les transgresser. La machine s'illumine de plusieurs projecteurs mobiles dévoilant partiellement la structure de ses 50 tonnes .

D'une longueur d'environ 25 mètres elle est surmontée à l'avant de la cabine de commande. La partie motrice située entre les deux habitacles est propulsée par de puissants moteurs diesel.

Fabriquée en Suisse, cette ingénieuse combinaison servant à corriger les défauts d'une voie de chemin de fer tels qu'écartements irréguliers ou affaissements dus à un sol instable, est un modèle du genre.

Une demi douzaine d'hommes des CFF se joignent à nous ; le chef cantonnier discute de l'endroit à « bourrer », il connaît au mètre près l'endroit où commencer le travail ; pour cette nuit, il s'agira de rectifier le dévers d'une grande courbe compensant ainsi l'inclinaison due à la force centrifuge que le passage répétée des trains ont modifiée.

Le pilote prend en charge le convoi, dispose ses hommes ; un à l'avant muni d'une radio, un autre tenant une lampe, se place à l'arrière.

Après quelques contacts radio, nous sortons du dépôt ; passages d'aiguillages, signaux lumineux entrevus puis, c'est la nuit ; le compteur de vitesse indique 60 km/h.

Arrivé au début de la fameuse courbe, le pilote place son personnel de sécurité en amont et en aval des 600 mètres du chantier, car durant cette nuit le trafic sera alternativement dévié sur la voie de droite, distante de quelques mètres seulement ; et, un train passant à 80 km/h constitue tout de même un réel danger pour l'ouvrier travaillant au dehors .

La machine bourdonne d'activité ; chacun occupe un poste bien précis ; le chariot d'enregistrement est placé à l'avant, tandis que différents bras hydrauliques et vérins sont abaissés au contact de la voie. Un homme assis dans la cabine principale reçoit les directives concernant les degrés de correction à rectifier ; sur une console placée devant lui, il abaisse ou tourne boitons et manettes puis, brusquement les 8 vérins se plantent vibrant dans le ballast, descendent ainsi les traverses fichées dans le sol.

Suivant le degré de correction, les vérins seront plantés 2 à 3 fois ; c'est ce qu'on appelle le « bourrage » et cette opération se répétera traverse après traverse sur 600 mètres, la machine déplaçant ses 50 tonnes par sauts de puce, vibrant de toute son infrastructure.

A l'extérieur le bruit est assourdissant, le ballast est malmené sous les coups de bouterolle répétés des mèches d'acier : les bras hydrauliques soulèvent le rail et exécutent la correction puis, d'un bond rageur, la machine avance de 30 cm. pour se placer entre la traverse suivante.

Quelle puissance, quel vacarme, tout ce déploiement de force est impressionnant. Une sirène retentit, plusieurs feux disposés tout le long de la carrosserie clignotent ; je sors de ma contemplation pour apercevoir 3 phares trouant l'obscurité : un train de voyageurs nous dépasse dans un souffle, sorte de grande chenille translucide lancée à toute allure qui éclaire le chantier l'espace d'un instant en continuant sa route en toute tranquillité ; longtemps j'observe la petite lampe rouge disparaître à l'horizon en pensant aux gars qui sont là, cette nuit, pour assurer la sécurité et le confort des passagers du rail.

-Alors ! Impressionnant non ?

Le chef d'équipe s'est approché et m'explique qu'un ouvrier absorbé par son travail sur la voie pourrait courir un danger certain sans les mesures de sécurité prises à chaque passage de convoi ; par exemple dans les grands tunnels tel que le Gothard, lors d'un croisement, les hommes s'ils ne disposent pas de niches pour s'abriter, montent dans des cabines de la machine à cause du dangereux déplacement d'air.

Durant cette nuit, plusieurs trains de marchandises ou internationaux provoqueront ces quelques minutes de suspens, divertissant ainsi ce long travail laborieux tout en le ponctuant par le jeu des sirènes et des lampes rouges.

Il est 3 heures du matin, le travail touche à sa fin ; des chariots sont abaissés pour accomplir les différents enregistrements et contrôles. Revenu au point de départ, je m'installe dans l'étroite cabine de commande encombrée d'appareils de mesure. Tandis que nous roulons, une petite pointe trace sur un diagramme les différentes variations et courbes résultant des corrections faites.

Le chef de machine et un ingénieur CFF étudient la feuille de données dépliée devant eux et semblent satisfaits ; ce tronçon n'aura donc pas posé de difficultés majeures.

Malgré les vérifications précises de la machine, je suis amusé de voir deux gars, la tête posée sur la voie, effectuer un examen visuel.

- Rien de vaut la visée à « l'œil » me lance le chef cantonnier ! Il se relève, l'air visiblement heureux, les deux professionnels se regardent.

- C'est pas mal ! Du beau boulot...

./.

S'approchant de notre groupe, la dameuse dans un vacarme assourdissant piétine et tasse le ballast de ses sabots d'acier, tandis qu'à l'arrière une énorme brosse nettoie et enlève les cailloux restant sur les rails.

Le bruit s'est estompé, noyé par la nuit, les hommes s'activent à ranger le matériel ; on ressent légèrement le froid et l'humidité.

Le planton *radio* qui était isolé dans le noir reviennent vers notre groupe ; un thermos de thé sorti d'un sac, quelle chaleureuse ambiance. La fatigue se fait sentir et mon gobelet fumant à la main, je suis plein de respect pour ces hommes et leur travail ; j'ai vécu une nuit passionnante.

Le chef pilote après avoir reçu le feu vert de la gare, nous reconduit jusqu'au dépôt. Dans la cabine chauffée, les discussions sont encore animées. Nous traversons la petite gare de Bussigny endormie, il est 4h.30 du matin.

Sous les lumières blafardes, un camion de la voirie engloutit son lot d'ordures, de rares passants emmitoufflés vont vers une destination inconnue, l'enseigne d'un bistrot nous invite.

En habitué, un gars pousse la porte et aussitôt une bouffée d'air chaud nous envahit, nous nous mêlons aux accoutumés du petit matin , cafés, croissants, bières et sandwiches sont d'un précieux réconfort .

Le chef de machine écrase son mégot.

-Salut les gars ! à ce soir 22 heures comme d'habitude, départ à la Chaux-de-Fonds pour 400mètres de « bourrage » !

Quelques poignées de main et tout le monde s'en vont dormir.

Dehors la fatigue me submerge, je suis transi

- Allo ! dit donc, on a un chantier à Bex vendredi et de jour, ça t'intéresse ? Un truc spectaculaire,

Il s'agit d'un affaissement de la voie sur un pont.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte, car ce travail s'effectue rarement la journée, pour des questions évidentes d'horaire et de trafic.

-D'accord ! à vendredi 7h.30, salut !

Le regard à hauteur du rail, je peux voir parfaitement l'effet de tôle ondulée, appelé aussi défaut sur un profil long. Je comprend mieux l'urgence de ce travail car inévitablement cette défectuosité s'accroîtra par le passage inlassable des trains dont le poids total varie entre 130 et 150 tonnes.

Un important service de sécurité est sur place, car le trafic alterné est dense sur cette ligne ; beaucoup

de monde aussi, cantonniers, ingénieurs ainsi que mon équipe travailleront dur, la correction sera délicate et nécessitera plusieurs passages de machine.

Un ingénieur CFF transmet la feuille où sont signalées très précisément toutes les imperfections de la voie, celle-ci sera dirigée par l'ordinateur de bord facilitant ainsi le travail ; malgré cela, plusieurs contrôles sont fait au moyen d'une lunette de visée, car un de ces [repères](#) planté en bordure de voie

(qui est normalement d'une grande fiabilité), c'est légèrement déplacé, et ça, l'ordinateur ne le sait pas.

Dès lors et durant 2 heures, la machine, par son va et vient, va « bourrer », enregistrer et rectifier inlassablement le tronçon, jusqu'à l'obtention du résultat optimum.

./.

Le travail terminé, nous retournons en gare de Bex, d'où la machine sera prise en charge par un mécanicien CFF pour être conduite à son dépôt de Renens.

7 - 31 - 24 - 19... attablés au Buffet de la Gare, toute l'équipe s'applique à inscrire ces petites croix sur la feuille de loterie du vendredi, unissant pour quelques instants encore le goût du risque de cette poignée d'hommes.
