

Publié le Vendredi 25 Octobre 2013 à 07h00

[Régions](#) » [Luxembourg](#) » [Actualité](#)

Arlon: nous avons suivi pendant une nuit "les MacGyver du rail" (photos)

N.HN

[Voir aussi : Autelbas: les MacGyver du rail](#)

Chaque jour, mais aussi presque chaque nuit, des agents de maintenance s'assurent que le réseau ferroviaire reste dans le meilleur état possible. Nous avons suivi une équipe, la nuit, à Autelbas.



N.HN

Le travail se fait de plus en plus souvent de nuit, une lampe vissée sur le front.

23 heures. Le long d'une voie ferrée à hauteur d'Autelbas (Arlon). Le polar remonté jusqu'au cou, bien calé sous un large équipement de pluie, une dizaine d'hommes s'affairent autour des rails. La pluie qui tombe à grosses gouttes les laisse -presque- de marbre. Cette nuit, comme les autres aussi d'ailleurs, seul compte le résultat.

Ce mardi, tout devra être terminé pour le lendemain, 5h15, heure à laquelle la voie sera rendue à la circulation ferroviaire. « *Aussi, une fois que la ligne va être coupée, il faudra faire vite. Nous n'aurons que quelques heures pour effectuer le travail qui nous est imparti,* » commente un agent.

« *Ne pas rendre la voie à temps peut désorganiser toute la circulation sur les rails,* » ajoute un autre.

« *Ce chantier est prévu pour durer toute la semaine,* » explique le responsable de l'équipe. C'est que pour assurer un trafic ferroviaire de qualité, les voies doivent constamment être maintenues en état. Dans ce cas précis, le travail

de maintenance est programmé autour de l'aiguillage d'Autelbas. Le but principal est de remplacer les « gros boulons » que l'on trouve fixés sur les traverses de bois.

Il a d'abord fallu retirer les boulons défectueux avant de déplacer les traverses pour les percer à nouveau de trous.

Dans la nuit, une lampe vissée sur le front, les ouvriers ressemblent à des lucioles. Pour travailler, peu d'éclairage disponible. Un petit groupe électrogène permet d'alimenter une foreuse. « *Ici, nous avons toutefois la chance de pouvoir aussi travailler avec des spots,* » signale l'un d'eux. Ailleurs, quand le terrain se fait moins accessible, les agents en sont parfois réduits à être éclairés par leur seule lampe frontale.

Sur le terrain, la composition d'une équipe varie en fonction du chantier à réaliser. « *Si le travail se fait sur un aiguillage, on enverra sans doute des agents de maintenance, des agents de maintenance spécialisés mais aussi des agents de l'ajustage. Si cela le nécessite, on pourra aussi envoyer des soudeurs,* » exemplifie Gérard Servais, secrétaire permanent à la CGSP Cheminots.

Le matériel est à peine sorti qu'un signal est donné. Il est 23h45. La ligne est coupée. Go ! Une grue fait son apparition. « *Elle va nous aider pour déplacer les traverses.* » Par petits groupes, les hommes s'affairent. L'un troue les traverses, l'autre place les boulons. Un troisième démarre une sorte de grosse foreuse. Le rythme s'accélère. Tant et si bien qu'on dirait qu'ils travaillent à la chaîne. L'eau dégouline à présent le long de leur combinaison de pluie. Elle leur mouille le visage. « *Quand la voie est coupée, il n'y a pas le choix, le travail doit être fait, quel que soit le temps !* »

Parfois aussi, quand le travail n'est pas réalisé dans les temps, la sanction peut tomber. « *Cela peut aller de la réprimande simple à un retrait sur salaire,* » précise Gérard Servais, pour la CGSP Cheminots.

«*Heureusement, souffle un agent, c'est plutôt rare dans notre cas. Nous sommes une bonne équipe, parfaitement soudée et on se serre les coudes.*»

Découvrez le reportage complet sur La Meuse Luxembourg de ce vendredi ou via [nos supports numériques](#).

Galerie photo.

Autelbas: les MacGyver du rail

Presque chaque nuit, des agents du rail réparent ou oeuvrent à la maintenance des voies. Découvrez leur travail en images.

