

<http://www.patcatnats.fr/spip.php?article702>



# Çà bosse !

- L'ouvre gueule - Reportages -



Publication date: mardi 17 juillet 2018

---

Copyright © PatCatNat's - Tous droits réservés

---

**Le temps passe et certains métiers disparaissent. Simplement pour témoigner, je vous livre ci-après une de mes expériences de cheminot et son environnement [\[1\]](#).**

Quarante huit voies ; onze secteurs ! C'est la définition du triage du Bourget en Seine-Saint-Denis !

Nous sommes en 1990 et il fait froid ; certainement l'hiver ! Il y a deux bosses, et au milieu une cuvette ; on appelle çà « le trou » ! À cette saison, on peut poser la main nue sur le rail et elle peut rester collée ! En été c'est le contraire ; le soleil qui tape sur le fer se réverbère et c'est l'enfer. Le crissement des roues et les moteurs diesels des machines remplissent ce caisson de résonance. Il ne fait jamais bon dans le trou !



Cote : 19909999\_a004\_bourget\_triage\_13a

Du faisceau de réception, Poste 3, les trains, une fois démaillés, c'est à dire les wagons détachés les uns des autres, sont poussés vers la « bosse » et l'on « débranche » jour et nuit, samedis, dimanches et fêtes (il est exceptionnel que le triage soit figé), pour répartir les wagons sur chaque voie vers une autre destination. Dans le doute, c'est voie 12, « la répartition », triée plus tard... La 48 on y touche pas, ce sont les « citrons », celle réservée à l'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois avec ses trains complets de porte-autos !



### Un enrayeur

avec son "crochet" qui sert à pauser le sabot d'enrayage (Cote : 19909999\_a005\_bourget\_triage\_16a).

Les cheminots, un par secteur plus le voltigeur, sont aux aguets des annonces du Poste 2BT (poste 2 du Bourget Triage). Le voltigeur remplace un des agents qui s'absente momentanément ou aide lors d'un secteur surchargé en travail.

Au fur et à mesure que les wagons descendent, on entend dans les hauts parleurs des appareils mis en ceinture « *une coupe sur telle voie* », « *une coupe sur telle autre* », etc. « Thérèse » c'est le nom donné à la voie « 13 », pour ne pas la confondre phonétiquement avec la « 16 ».

#### ***Il était une fois...***

Je me souviens d'un jour où un pompier en intervention sur un feu de broussaille dans le triage m'ait demandé, très sérieusement, si l'on était en relais direct avec un restaurant à force d'entendre « *une coupe au 11* », « *une coupe au 32* », etc.



### **Il faut dire aussi que tout se fait à l'œil !**

(Cote : 19909999\_a005\_bourget\_triage\_06a).

Des fois le débranchement était interrompu sur un faisceau pour travaux, mais cela ne durait pas longtemps ! Il y avait du transport à faire ! L'annonceur, avec sa trompette, assurait la couverture du chantier en surveillant qu'un wagon, ou une machine ne se dirige pas sur la voie occupée par les cheminots. Il faut dire aussi que tout se fait à l'œil [2] : la sécurité comme la validation du profil de la voie...

### ***Il était une fois...***

Le débutant a toujours droit au bizutage : il doit aller chercher « la clef du triage [3] » chez le « Chef de la CEX » au premier étage. La Direction se prêtait au jeu... Des fois ça marche, des fois pas ; mais c'est la tradition !



**les seules flammes qui réchauffaient**

étaient celles des traverses qui brûlaient (Cote : 19909999\_a004\_bourget\_triage\_07a).

Ce jour de 1990, les seules flammes qui réchauffaient étaient celles des traverses qui brûlaient pour les agents qui passaient à proximité et celles du charbon de coque dans les braseros en fer ou fabriqués localement avec des semelles de freins de wagon. Une odeur toxique en émanait, mais ça réchauffait les enrayeurs qui s'abritaient aussi dans des cartons de récupération pour se protéger de ce froid mordant !

Comme une pointe de poésie, une pointe de cœur certains diront, voire de surréalisme, un petit jardin potager, protégé par un épouvantail de fortune, s'est égaré au milieu de tous ces fils de fer comme un collage ! Prévert a dû passer par là !



**un petit jardin potager,**

protégé par un épouvantail de fortune (Cote : 19909999\_a004\_bourget\_triage\_01a).

AMV [4], mon poste est « surveillant enrayage » ce jour. Je dois être vigilant sur l'équipe d'enrayeurs qui sont là pour faire accoster délicatement les wagons qui descendent de la bosse. Ralentis mécaniquement dans un premier temps suivant leur poids par le freineur dans le poste, ils viennent mourir sur le sabot d'enrayage mis préalablement en place. Ce sabot est une pièce métallique adaptée et posée sur le champignon du rail par l'enrayeur. Il bloque mécaniquement la roue du wagon pour atteindre, sans heurter, le dernier wagon en place sur la voie et ainsi constituer un train complet vers une destination affectée à la voie. Le but « du jeu » est de mettre un maximum de wagon sur la voie sans que le locotracteur vienne les pousser pour les rassembler.

### ***Il était une fois...***

Un grand boum se fait entendre, « *çà c'est un choc !* ». Je me rends sur place et je constate que les roues arrières du wagon étaient sorties juste à côté des rails. J'ordonne alors d'arrêter de débrancher sur cette voie, mais cela obstruait aussi le passage sur les voies encadrantes !

Le balcon commence à s'animer et il a fallu que j'explique la situation dans le bureau de l'adjoint du chef de la CEX. Il me répond : « *tu n'as qu'à prendre un cric et le relever* ». Je me mis à rigoler, en pensant à un bizutage et lui rétorque qu'il faut commander le train de relevage.

Non ce n'est pas une blague ! « *Tu ne sais pas faire çà ? Je vais te montrer* ». Ni une, ni deux, il enlève sa veste de costume et sa cravate et le voila maintenant en chemise blanche au pied du wagon en train de manœuvrer un cric. Je n'en avais jamais vu !

Le wagon se soulève doucement et les roues arrières se trouvent suspendues en l'air juste au niveau du dessus du rail. « *Poussez-vous* » nous dit-il. D'un coup d'épaule sur le wagon, le cric pencha et laissa choir dans un grand bruit d'acier le wagon sur les rails ! « *Bon, maintenant on peut reprendre le débranchement et pour moi il ne s'est rien passé !* » nous dit-il, la chemise toute maculée de graisse, puis tourne les talons de ses chaussures de ville dans le ballast pour rejoindre son bureau. Nous venions d'échapper au 7P1 [5] !

Dans les discussions syndicales, c'est notre « adversaire de classe », mais le respect s'impose par lui-même ; il n'a pas oublié qu'il vient de la base et connaît le métier !



### À l'arrivée de la fiche de paie,

c'est la grise mine pour tous (Cote : 19909999\_a005\_bourget\_triage\_14a).

La majorité des enrayeurs sont marocains ; les « chibanis [6] » (cheveux blancs en arabe) sont des cheminots en contrat de droit privé puisque non français. Pour le même travail, ils sont moins payés que les français embauchés au statut ! À l'arrivée de la fiche de paie, c'est la grise mine pour tous, chibani ou pas ! C'est certainement le métier placé au plus bas de la grille des salaires.

Les taquets dérailleurs implantés sur certaines voies évitent qu'un wagon ne parte en dérive. Ce sont des pièces métalliques en forme d'« oreilles de cochon » ; c'est le nom qui leur était donné dans le jargon, sauf au Bourget-triage où une majorité de travailleurs étaient musulmans ! Ici ce sont des « oreilles de mouton » !

### ***Il était une fois...***

Je me souviens de ces premiers jours où je leur demande de ne pas m'appeler « chef », mais « Patrice » ; il m'ont répondu « *oui chef* » ! J'ai abandonné l'idée très vite... mais pas leur thé à la menthe !

Pour la sécurité des agents il est interdit de passer entre les tampons de wagons ! Une « voie pleine », c'est à dire remplie de wagons, coupe souvent des voies à enrayer de part et d'autre ! Pour ne pas « choquer », il est fréquent, malgré l'interdiction, de les voir passer entre les wagons pour réajuster la distance de leur sabot d'enrayage... au dernier moment ! J'ai systématiquement refusé cet entorse au règlement pour raison évidente de sécurité. Les wagons s'entrechoquent alors et suivant le type de chargement, le locotracteur l'emmène alors en « halle rectification » pour rechargement ou constat des dégâts. Je pense que c'est pour cela, de façon inavouée, que l'on ne m'a pas laissé longtemps à ce poste... et puis, à l'époque, j'avais un superbe pantalon en velours rouge et des cheveux longs ; cela faisait mauvais genre ! Mes supérieurs, sur le balcon de leurs bureaux qui dominent le triage, demandaient toujours « *c'est qui cette nana dans le triage ?* »...

Le métier d'enrayeur n'existe plus et je m'en suis réjoui car trop de mutilations et de morts ont frappé dans ce travail.

Il y a longtemps que mon pantalon rouge ne me va plus et mes cheveux sont de plus en plus rares...

PS:

Photos et texte © [Patrice MOREL](#) - [Voir les droits](#).

[1] Au fur et à mesure de mes re-découvertes de négatifs, l'article peut évoluer

[2] Ce reportage a été mis sur Facebook en juillet 2018. Un cheminot de la voie est intervenu pour préciser que « *le nivellement par « Jackson » (NDLR : c'est un bourrage manuel à partir de battes équipées d'un système de vibration. Le matériel « Jackson » est d'origine anglaise) se fait encore de nos jours sur voie de service, mais aussi sur voie principale (10 à 20 mètres en règle générale !). Il y a 20 ans et jusqu'à il y a peu, on faisait du soufflage manuel, on devait dégarnir les cases entre traverses et ensuite passer du gravillon sous celle ci pour niveler. Préalablement on a fait une visée pour calculer la quantité de gravillons à mettre ! Et me baisser pour voir l'état de la voie se fait toujours aussi... »*. Merci.

[3] Un triage ne peut pas se fermer physiquement ; les trains entrent et sortent de part et d'autre !

[4] L'AMV (Agent mouvement) est formé à plusieurs métiers du Fret et du Voyageur, dont la sécurité ferroviaire (aiguilleur, départ des trains, contrôle de freinage des trains, etc.), tenue de guichet, comptabilité, SERNAM, etc.

[5] Le « 7P1 » était l'appellation du document de « demande d'explication » que l'on remettait à un agent pour répondre à des reproches de sa hiérarchie. La plus part du temps cela débouchait sur une sanction !

[6] Recrutés dans les années 1970 et 1980, les « chibanis » se plaignaient d'avoir été embauchés en tant que contractuels, sur des CDI de droit privé, le très protecteur statut de cheminot étant à l'époque réservé aux seuls Français. Et d'avoir pâti durant de nombreuses années d'une différence de traitement avec les salariés français en termes d'évolution de carrière, alors même que le travail sur le terrain était identique. Cette différence se retrouve à l'âge de la retraite au niveau des montants des pensions et du régime applicable (général pour les « chibanis », spécial pour les cheminots sous statut).

En septembre 2015, [le Tribunal des prud'hommes de Paris avait en effet condamné la SNCF](#) pour discrimination dans l'exécution du contrat de travail et dans les droits à la retraite (une petite dizaine de dossiers seulement avaient été rejetés). Sommée de verser 170 millions d'euros de dommages et intérêts, l'entreprise publique avait alors affirmé avoir « respecté les dispositions légales en vigueur ». Et décidé de faire appel. Elle répète à nouveau aujourd'hui dans un communiqué qu'elle « ne pouvait pas juridiquement faire bénéficier du statut de cheminot des ressortissants de nationalité marocaine ». (Source : Les Echos.fr du 13/01/2018 :

[https://www.lesechos.fr/31/01/2018/lesechos.fr/0301231889126\\_la-sncf-condamnee-pour-discrimination-envers-des-cheminots-marocains.htm](https://www.lesechos.fr/31/01/2018/lesechos.fr/0301231889126_la-sncf-condamnee-pour-discrimination-envers-des-cheminots-marocains.htm)