

au dépôt de Calais

C

EST en effet, en 1967, le dernier des grands dépôts de la région du Nord dont la physionomie soit encore 100 % vapeur, donc une chose à voir et cette visite de la dernière heure me tentait fort. Malgré un temps décourageant, fait de vent de froidure et de pluie - je suis parti au train 9, à 8 h 10, en compagnie du conducteur Coquet du dépôt d'Amiens, sur la BB 16 058. Je dois vous avouer que l'impression de bien-être ressentie dans cet asile douillet qu'est la cabine d'une BB, conduit le vaporeste impénitent que je suis à faire des concessions à la traction électrique en songeant à l'incontestable amélioration du travail pour les agents de la traction. Je me risque à en faire la remarque à mon pilote, mais je ne lui cache pas qu'un plaisir plus grand m'attend au relais d'Amiens. Coquet est un ancien de la vapeur, il me comprend et sourit; simplement, il ajoute: c'est vivant. Je l'ai remercié mentalement d'entrer si gentiment dans mes vues. Mais à l'allure à laquelle nous marchons, les kilomètres défilent. Le temps de formuler quelques considérations sur « l'effacement » de la rampe de Surveilliers, sur la « montée au sommet de Gannes » et nous avons déjà dépassé Breteuil. Il



Avec la 231-G-70 à Calais à l'arrivée du train 9. (Ph. Perrelle.)

dernier bastion de la vapeur à la région du Nord

PAR VAUQUESAL-PAPIN



est temps de changer de « tenue » pour grimper sur le « chaudron ».

9 h 17. Amiens. Arrêt de 6 minutes pour échange de machine. C'est la 231-G-70 de Calais (une ex-6 000 P.L.M. qui fut glorieuse sur les rails de la Bourgogne) qui vient se mettre en tête. Je vois sa masse imposante qui émerge lentement de l'obscurité du pont. Accrochage, remise de la feuille de route... essai des freins, tout le rituel! Pendant ce court répit j'ai déjà fait connaissance avec le chef de traction principal Delamer, qui accompagne. Sur la plateforme je continue avec l'équipe qui va emmener les

575 t du train 9 jusqu'à Calais Dutertre, mécanicien, Lapierre chauffeur, deux chevronnés de la traction vapeur! Ce temps ne leur convient pas, évidemment. Mais cela signifie que le rail est glissant et que le crachin de mer cette poussière d'eau qui s'y dépose ne rendra pas le métier facile aujourd'hui. Un léger chuintement des soupapes, c'est l'indice que le feu est bien monté. Lapierre corrige à l'aide de l'injecteur et entrouvre légèrement la porte du foyer car un bon chauffeur évite toujours de faire chanter les soupapes en station, c'est du « gaz » perdu et le mé-

(Suite page 5.)