

Réflexions sur le passé  
« La vie à la rotonde SNCF de Château du Loir »  
Par Pierre EPROND  
Propos recueillis par Guy ROGER

En cette fin de Septembre 2005, vous avez pris l'initiative de venir me voir pour que je parle de la rotonde du dépôt de Château du Loir. Cette conversation que nous avons eu a réveillé en moi des souvenirs d'un temps passé et qui s'éloigne de plus en plus.

Je ne vous cache pas mon inquiétude sur le sort qui va être fait à cette rotonde, et crains que le processus soit déjà engagé.

Nous en parlons quelquefois avec les survivants (peu nombreux) de l'époque glorieuse des chemins de fer, époque qui maintenant se limite aux TGV train de l'avenir.

Quand le dépôt fût construit au 19<sup>ème</sup> siècle, il devait servir à l'exploitation de la ligne Paris Bordeaux et le Mans Tours.

Les locomotives de l'époque n'avaient qu'une très courte autonomie, c'est ainsi qu'entre Paris et Bordeaux il y avait d'autres dépôts: Chartres, Courtalain, Thouars, Niort, Saintes, Saint Mariens, Bordeaux.

A Saumur il n'y avait pas de dépôt, mais il y avait des rapides Paris Saumur qui ne s'arrêtaient pas à Château.

Pour fournir en eau un canal de plusieurs centaines de mètres avait été aménagé sur le pont métallique de Nogent. Ce canal de 25 ou 30 cm de large et profond de 10cm était rempli d'eau et au moyen d'une trappe située sous le tender s'abaissait par commande manuelle et par la vitesse, l'eau s'engouffrait dans le tender (principe des canadais)

Cette ligne fût sacrifiée en faveur de Paris, Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux.

Cette décision fût prise par Mr Raoul DAUTRY, alors directeur des Chemins de fer à la suite d'une altercation orageuse avec les cheminots de Thouars (Thouars était alors un dépôt très important, 750 agents.)

Donc, la rotonde fût construite avec infrastructure importante car non seulement il y avait un atelier complet mais il fallait un parc charbon étendu.

La construction, par elle-même ne fût pas un bricolage, car en voyant ce qu'il en reste, c'était du solide, qui a résisté aux attaques des «Double Queues»

Quand tout fût en place, Château du Loir put s'enorgueillir d'être une cité cheminote.

Le tiers de la population Castélorienne vivait dans ses murs, des cités furent construites autour de la gare, sur Montabon et Goulard.

De la vie intérieure du dépôt, c'était une véritable organisation, nous avions une infirmerie, avec un infirmier (les blessures n'étaient pas rares). Le docteur venait chaque jour, quand c'était grave, les gars étaient envoyés au Mans.

L'embauche à 7 h 30 le matin était signalée par un premier appel à 7 h 15, à la sirène à 7 h 25 et à 7 h 30 les gars devaient être en tenue de travail à la boîte à jetons, qui servait au pointeur.

Le matin on enlevait le jeton, à midi on le remettait, à 14h, on l'enlevait et le soir on le remettait.

Toute arrivée tardive, sans motif valable, une demi heure en moins, ça dépendait aussi du pointeur.

Tout le personnel était sous les ordres du chef de dépôt aidé par un contremaître.

Les chefs d'équipes - (Machines outils, Chaudronnerie, Levage, Entretien.)

Une forge (peu de soudure à l'époque)

Un chef manœuvre cour

Déchargement wagons briquettes

Manutentions diverses, wagons

Un grutier chargement charbons

Un agent traitement des eaux

Un lampiste

Un charron, menuisier

On faisait les 3 x 8 heures en permanence

Un bureau comptable, payes, administration

Magasin

Le mécanicien qui arrivait signalait les réparations à faire sur sa machine, sur le livre de réparations, celui qui avait sa machine titulaire prenait ses congés quand celle-ci était en réparation après elles sont devenues impersonnelles.

Mon père en 1919 fût démobilisé au dépôt en qualité d'ajusteur.

Evidement quand on voit les conducteurs aujourd'hui monter sur leur machine avec une blouse bleue et une serviette cela ne doit pas faire oublier les chauffeurs et mécaniciens qui eux travaillaient dans des tristes conditions par tous les temps.

Ceux qui, comme mon père travaillait à l'atelier oeuvraient dans le charbon et le cambouis.

Les ouvriers se changeaient complètement le matin en arrivant, à midi ils reprenaient leurs affaires, l'après midi et le soir même rituel.

Heureusement pour eux ils avaient de l'eau chaude et des placards à vêtements.

Les bleus de travail au bout d'une semaine tenaient debout tout seul.

La laveuse qui venait à la maison les lavait dans une barrique coupée en deux au savon noir (potasse), car il n'était pas pensable de les laver avec le linge.

Une discipline certaine existait mais le bon esprit de camaraderie régnait, et si les chefs étaient respectés, c'est qu'ils mettaient aussi « la main à la pâte »

Dans mon enfance, j'ai pût mesurer l'attachement de ces cheminots pour leur métier, ce n'était pas la SNCF, c'étaient des sociétés privées, l'esprit cheminot était né. Il a subsisté encore jusqu'à la disparition des machines à vapeur, maintenant, je ne sais plus, mais ce n'est plus l'esprit que j'ai connu.

Entre les 2 guerres l'essor fût continu, une double voie Le Mans Tours fût construite par des républicains espagnols.

Entrer aux chemins de fer était une place sûre, mais les premières payes de mon père furent un désastre.

En 1920 il y eut une grève d'un mois, paradoxe, les trains roulaient avec des gars des grandes écoles (Polytechnique, Centrale, Arts et Métiers etc.

Les trains ont roulé jusqu'à rendre l'âme, après la grève les machines étaient à bout de souffle et coûtèrent encore plus cher de réparation, que la grève.

Ca ne faisait rien, «l'honneur était sauf».

La rotonde vivait intensément, machines au départ, à l'arrivée, les surveillants de dépôt jour et nuit de service préparaient les machines.

Tout était en ordre déjà. Il fallait que le mécanicien et le chauffeur soient là avant la prise effective de service

Ils passaient à la «feuille» où là étaient programmés les trains sur Chartres, Le Mans, Tours, Saumur, l'heure de sortie du dépôt, la mise en place en gare, l'huile de graissage, les lampes étaient rangées par train à la lampisterie.

A l'atelier, pendant ce temps on réparait les locomotives et tenders, soit en grande réparation soit en entretien courant.

Chaque ouvrier muni d'un bon de travail établi par le bureau d'organisation du travail effectuait la réparation et inscrivait son temps passé, la prime de travail était calculée suivant ce temps.

Le travail de «bricole» était sûrement le plus dur mais laissait une petite liberté aux agents car les temps n'étaient pas toujours fixés. Il est vrai que les gars qui sautaient dans les fosses ou quelquefois, souvent même il y avait du coke et mâchefer encore brûlant pour aller changer des sabots de freins ou des ressorts.

On en parle maintenant, mais quand on le disait à des jeunes, ils se moquaient de nous. Voir les gueules noires de Jean Gabin dans «La bête humaine»

L'été c'était acceptable, mais l'hiver sous la rotonde, c'était infernal.

Des brasiers placés par endroit vous chauffaient quand vous étiez auprès, le froid vous tombait dessus quand on s'éloignait quelque peu.

Les gars s'approchaient souvent, les chefs gueulaient un peu mais comprenaient aussi que lorsque la ferraille vous colle sur les doigts, ce n'est pas engageant.

L'eau était potable, et on était autorisé à en boire jusqu'à plus soif.

Le vin était interdit, quoi que! Les chefs fermaient les yeux si le travail en dépendait ils ne disaient rien.

Mais la chasse aux litres était ouverte dans le fond du dépôt, les malins allaient à la «scierie» le petit bistrot sur la route de Montabon à Bacon.

Le bistrot existe toujours, mais il n'y a plus de cheminot.

Quand j'étais gosse, j'allais chercher mon père, il me faisait monter sur les machines, c'était sensationnel d'en parler le lendemain aux copains d'école.

Comparativement ce serait pour les gamins d'aujourd'hui de monter dans une fusée.

En 1936, le front populaire est venu apportant d'importantes modifications sociales. Avant les cheminots avaient une «Protection Mutuelle» qui avait l'avantage de rembourser une partie des dépenses médicales. La guerre survenant en 1939 rien ne fût modifié dans l'activité du dépôt. J'y suis entré incidemment en 1943 à mon retour d'Allemagne où j'avais été requis et où j'avais eu l'opportunité de m'en sortir. J'y suis entré dans la glorieuse position de manœuvre, peu important puisque cette entrée m'assurait momentanément la tranquillité. Je peux dire que j'ai passé par tous les rouages de la fonction, je n'en suis pas mort et cela m'a enduré un peu plus.

En 1944, le débarquement, première visite des avions, le 6 Juin au soir, les autorails garés dans l'enceinte furent détruits en partie.

L'alerte nous faisait décamper sur la route de Nogent. Un agent veillait en permanence sur le pont muni d'une trompette, aussitôt qu'il entendait un bruit insolite, il trompetait.

Les machines ne rentraient plus au dépôt, nous les chargions en charbon à la gare directement du wagon, d'où le danger.

La rotonde fût découverte, mais les murs tinrent bon. Les allemands firent venir des poutrelles pour faire un faux toit, sans résultats, c'était découvert partout.

Les machines percées par les avions étaient garées dans le dépôt, c'était la pagaille, mais on savait que cela finirait bientôt, nous avions espoir.

A la libération, nous avons repris le travail, tout fût remis en ordre, en un rien de temps. J'y suis resté jusqu'en 1946, j'ai passé un examen, suis allé à l'école à Paris et j'ai été nommé aux ateliers de Saintes. Je suis revenu à Château fin 47. jusqu'en 1956 où là, il a fallu mettre la clé sous la porte, tous les gars furent dispersés au Mans, moi à Laval.

Quand nous sommes partis en 1956, tout était en ordre et la SNCF qui maintenant se désintéresse du dépôt aurait bien fait de surveiller les lieux car maintenant tout l'intérieur est dégradé.

Maintenant que va t'on faire de cette rotonde qui a une valeur sentimentale certaine. Je sais bien que pour faire quelque chose de valable il faut beaucoup d'argent. La plaque tournante a été maintenue en état par des amis du rail.

Il est certain que ce bâtiment entre ce qu'il représente devrait être réhabilité, il est une des dernières rotondes existantes sur le réseau, sa forme est spéciale.

Personnellement, comme je suis parmi les seuls survivants de cette époque glorieuse, j'aurai peine à la voir disparaître. De toute façon, il faudra prendre une décision, et quoi faire à la place ?

Quand en 1956 le dépôt fût supprimé, la ville de Château du Loir qui n'avait rien prévu pour une relève industrielle quelconque se trouva démunie.

Heureusement, quelques usines s'établirent du temps de Monsieur Chabin le Maire de l'époque, mais le caractère de la ville changea.

Maintenant on trouve de ci de là des survivants de l'époque, les rangs s'éclaircissent et nous sommes très peu à pouvoir discuter de notre jeunesse. Pour moi qui suis resté 32 ans à la SNCF, je peux dire que toute l'évolution de l'entreprise ne m'a pas échappé. La camaraderie, la solidarité entre nous est restée, les jeunes, je ne sais pas. Depuis 30 ans, bien des modifications ont été apportées au matériel et au comportement des hommes, ce n'est pas particulier à la SNCF, mais ce n'est pas toujours dans le bon sens humain.