



CHEMIN DE ROUILLE

Pour la plupart des gens, la Normandie c'est plutôt les vaches, les pommiers, le camembert et la pluie. Par pour eux. La leur à goût de rouille.

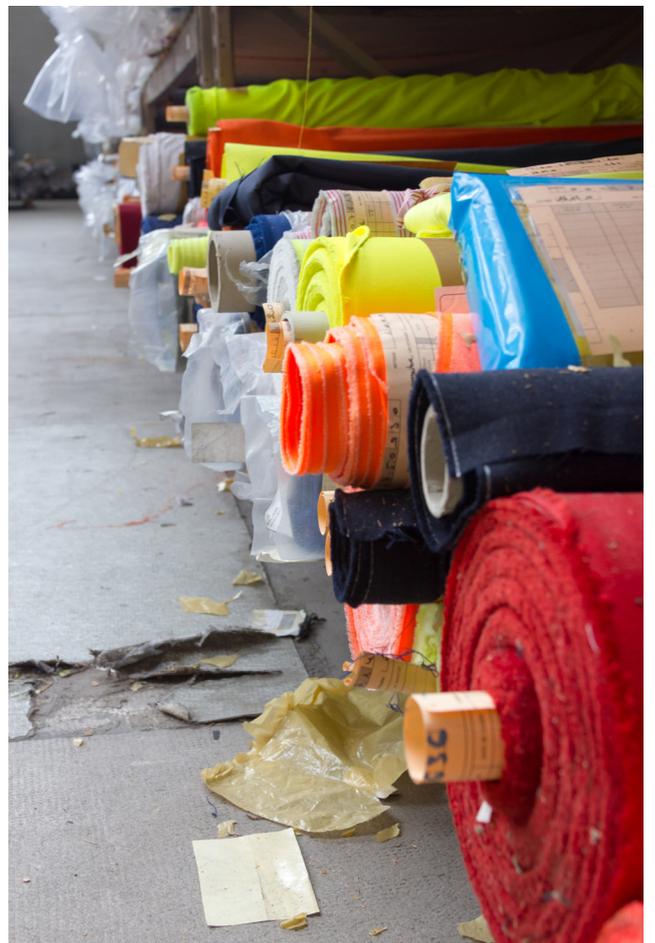
Il existe en Suisse-Normande une ligne de train endormie. Elle relie les acteurs d'un passé qu'on veut oublier. Eux n'oublient pas.

Eux, ce sont les anciens travailleurs de la florissante industrie de la Suisse-Normande. Avant. Ils sont étonnés qu'on s'intéresse à eux. En bon Normands, ils ont continué à avancer sans poser de question. Après tout, des échecs industriels, il y en a partout. Mais ils ont tout gardé, dans des classeurs, dans des petites boîtes.

Ici on a toujours misé sur l'industrie qui va s'effondrer. Les filatures : mauvaise idée. La sidérurgie, les mines : mauvaise idée. L'amiante : très mauvaise idée. Comment la région continue à vivre malgré tout ? En misant sur de nouvelles industries.

Mais les anciennes usines, les mines désaffectées, n'ont pas disparues. On les a juste oubliées. Elles dressent toujours leurs vieilles carcasses rouillées, elles luttent contre la nature qui reprend ses droits.







Confection Saint-Pierre-d'Entremont

Kiplay est un petit miracle. Cette entreprise est la seule, l'unique, survivante de l'empire textile du bassin Flerien. Un empire tel que l'emblème de la ville compte deux navettes et trois bobines. Tout (ou ce qu'il en reste après les bombardements) y est marqué par la confection: riches demeures de magnats du textile, maisons d'ouvrier surélevées, pour laisser entrer la lumière dans les cave humides où trônait le métier à tisser... Au temps du grand-père de Marc Pradal, il y avait jusqu'à trente embauches par semaines. L'entreprise fabriquait des vêtements d'extérieurs, comme le pantalon de chasse qu'il a ramené en souvenir.

Mais la crise du textile est passée par là. Une véritable débâcle dans tout le bassin Flerien.

Letard-Degasne, qui devient Kiplay en 2002, subit 20 ans de redressement judiciaire. De 350 employés en 1984, elle passe à 50 ouvriers. Le père de Marc Pradal s'en est rendu malade. En misant sur le luxe, le vêtement spécialisé et l'entêtement de Marc Pradal, Kiplay a fini par sortir la tête de l'eau.





Marc Pradal et ses frères et sœurs présentent Jeanne, leur mère, comme la mémoire de la famille. Ce sont ses grands-parents maternels qui se sont lancés dans la vente de tissu à Saint-Pierre-d'Entremont, dans ces premiers locaux. Ses parents ont repris. Elle joue dans les ateliers, elle écoute les ouvrières qui chantent en cousant les boutons, elle pleure quand un rivet à œillets lui prend le doigt. Les ouvrières l'aimaient bien, elles l'invitaient à manger chez elles. Elle se souvient de leurs sabots – la campagne n'est jamais loin dans l'industrie de la région.

Jeanne a même travaillé ici, un peu à tous les postes. « La grande salle, c'est facile, on l'a inaugurée en 1954, puisqu'on a fait la fête dedans pour notre mariage. Après, j'ai arrêté de travailler ici. C'était comme ça à l'époque, et puis pas trop le choix avec 5 enfants. »







Marc Pradal est un chef d'entreprise, évidemment élégant, toujours entre deux réunions. Derrière son grand bureau, il prend quand même quelques secondes de réflexions pour répondre « un souvenir qui a marqué mon enfance ? L'odeur. L'odeur du jeans quand je jouais dans les entrepôts avec mes frères et sœurs. »





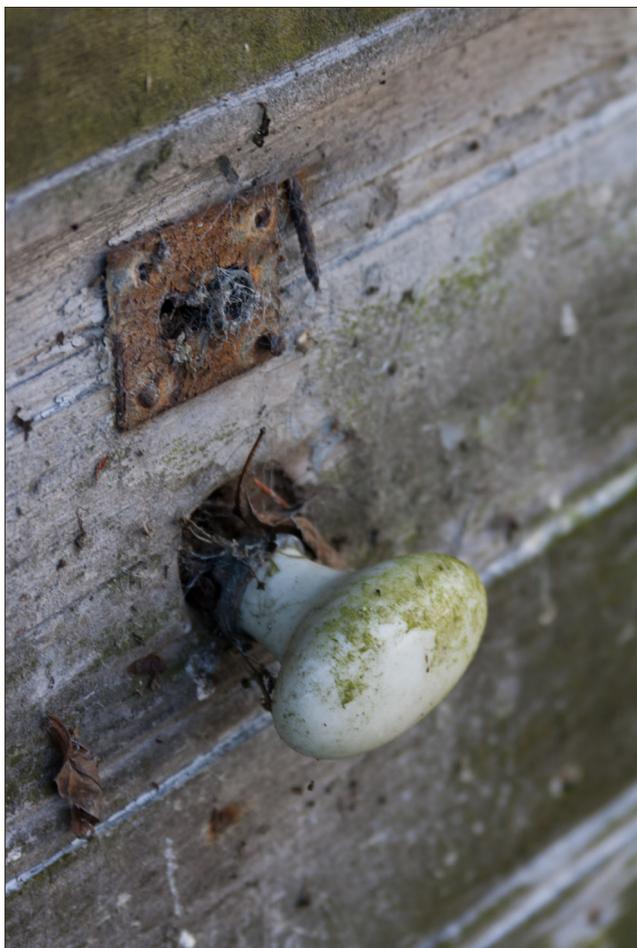


Amiante Caligny

Cette photo est prise du dernier étage de la maison des Robinson. Cette famille anglaise retape une maison face à l'usine d'amiante désaffectée de Caligny. Quand on pose la question du risque sanitaire, M^e Robinson jette un coup d'œil à son fils, et met un doigt sur sa bouche. Elle ne veut pas qu'il s'inquiète.

L'usine du point a fermée en 1957. Elle s'écroule petit à petit. Selon les autorités, il n'y a pas d'amiante ici. Selon les voisins, qui voient distinctement les plaques d'amiante pendre du toit, il y a un véritable risque. Selon les oiseaux, qui font des nid avec des fibres d'amiante trouvées dans l'usine, l'amiante a de formidables propriétés pour garder les œufs au chaud.

Ce nid, M^e Goulet refuse de le tenir dans ses mains. Elle sait que comme ça, il n'est pas dangereux. Mais quand même...



Le Noireau passe sous l'usine. C'est pour cela qu'une filature de coton s'était implantée sur le site du Pont. Grâce à l'humidité, les fils ne cassent pas, et le cours d'eau fourni de l'énergie.

En 1905, l'usine se convertit au textile d'amiante. Celui-ci sert par exemple à la fabrication des tabliers pour les mines et les fonderies.

Les ouvriers de la petite cité qui entoure l'usine tombent malades. Les témoignages de l'époque rapportent qu'ils se tenaient sur le pas de leur porte, à la recherche d'air.

La maladie, le scandale sanitaire, la mort, à occulté tout le reste. Difficile d'en savoir plus sur l'ambiance de travail, sur la vie quotidienne. Les échanges étaient difficiles, voire impossibles, avec la poussière. Seul point positif : le salaire était bien meilleur qu'ailleurs.



Odette Goulet a un vie d'amiante. Son mari en est mort, quoi qu'en disent les médecins, après avoir travaillé à l'usine Ferodo de Condé-sur-Noireau. Ses enfants : exposés aussi. Ils ont été employés dans la même usine. Sa maison, elle est face à l'ancienne usine de Caligny. Elle a pleuré quand son mari l'a achetée : pas par peur de l'amiante, mais parce qu'elle craignait qu'il ne se fasse pas à la vie d'usine, après avoir travaillé au grand air comme garçon de ferme. Mais il a tenu.

Elle voit tous les jours l'usine de sa fenêtre. Elle milite dans l'association de lutte contre l'enfouissement de l'amiante sur le site du pont, au pied de la rivière. Elle garde tout ce qui concerne le sujet dans des portes-vue rouge.

Le souvenir qu'elle montre, c'est une photo d'elle et de son mari.



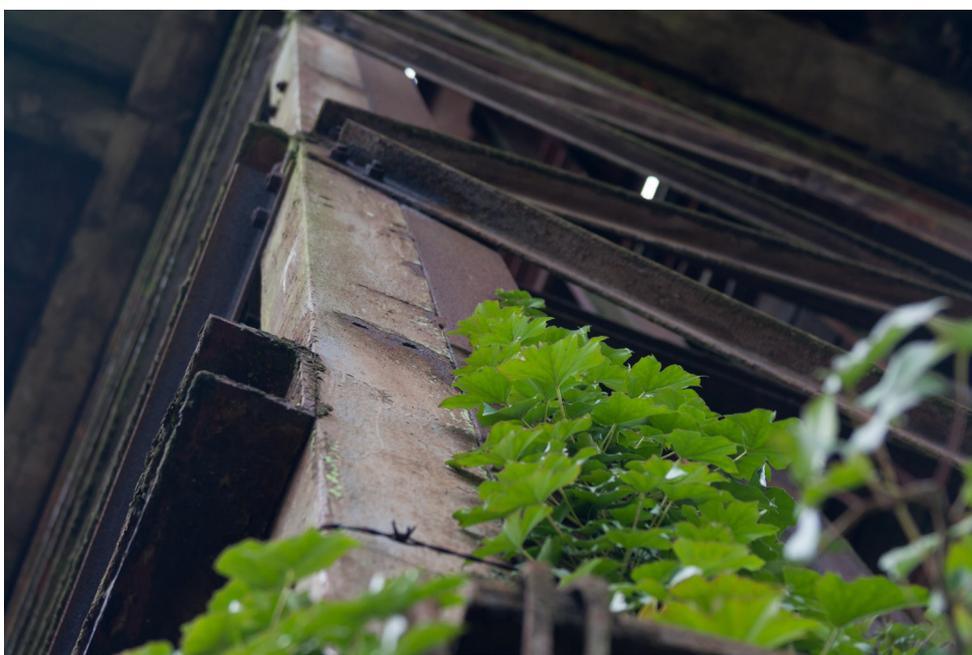




Mine de fer **Saint-Clair-de-Halouze**

Il surgit au milieu de la forêt. Le chevalement de Saint-Clair-de-Halouze est le dernier de Normandie. C'est lui qui supportait la cage qui faisait descendre les mineurs au fond et remonter le minerai « au jour ».

Le minerai partait ensuite dans des wagons direction les fours de calcination, dont il ne reste aujourd'hui que l'immense support en béton.







Charles Delaunay se rappelle des 70 marches du chevallement. « On les descendait plus vite qu'on les montait. » Quand un gars du fond loupait l'heure de la descente de la cage, il perdait sa journée. C'est arrivé quelques fois au frère de Charles. Il se souvient même d'un collègue qui est descendu en costume après un fête. Il n'avait eu le temps que de prendre sa lampe et son casque.

Mais aujourd'hui difficile d'imaginer quelconque activité ici. C'est le vide, le silence et la rouille.





En 1978, la mine, où travaille le père de Jean-Luc Champin, ferme. La même année, l'usine textile de la Planchette subie le même sort, et sa mère se retrouve au chômage. Un journaliste a même écrit un article sur la famille, que Jean-Luc Champin a gardé, avec tout ce qui concerne la mine.

C'était toute une vie qui s'écroulait. Plus de logement de la mine, plus d'ambulance de la mine, plus de sirène de la mine qui rythmait la vie de toute la cité. Plus de club de foot, plus docteur, plus de colonie de vacances, plus de salle des fêtes.

Mais Jean-Luc Champin a vu ses parents rajeunir, sa mère en particulier. Plus de coopérative pour les vêtements et les bleus de travail : elle a acheté des vêtements plus à la mode.

Même si elle ne le crie pas sur les toits, la famille de Jean-Luc Champin garde une fierté naturelle de ce passé minier. Pour son mariage, sa fille a insisté pour que les photos soit prise au chevalement.





Charles et Louis, c'est « un vieux couple ». Dès qu'ils sont ensemble, ils se creusent la tête pour se rappeler le nom d'un tel ou la date d'une anecdote. Ils ont travaillé ensemble au fond pendant des années, quand ils n'étaient pas au jour.

« Mais si tu sais, le polonais, avec l'accent... » Louis se fait un peu prier pour raconter. Il a remonté sur son dos, dans toutes les galeries, un polonais qui avait eu un accident, et que son binôme avait laissé en plan. Et tout ce qu'il savait dire, c'est qu'il était scandalisé que Louis utilise un bourroir neuf pour lui faire une attelle (le tout avec un accent terrible). Un bourroir est un manche en bois qui permet de pousser les explosifs dans les trous percés à cet effet, pour effectuer un tir. Chaque tir perçait environ 1m80 de galerie.

Charles et Louis précisent qu'il n'y avait pas plus de casse que dans d'autres industries. Même si la sirène faisait froid dans le dos de toute la cité, quand elle retentissait pendant les heures de travail, pour prévenir d'un accident.

Malgré la pression, la paye qui dépend du mètre d'avancement et qui décide de la place dans la hiérarchie de la mine, Charles et Louis gardent un excellent souvenir de ce travail. « Vraiment, on ne connaissait pas la fatigue »





Chemin de fer **Ligne Flers - Caen**

Gare de Pont-Érambourg, 2 minutes d'arrêt. Il n'y a plus de trains qui circulent sur cette ligne. Seuls quelques irréductibles veulent maintenir ce patrimoine vivant, grâce à un vélo-rail et musée. Ils croient à la reprise du trafic sur la ligne entre Caen et Flers.





Jean-Robert Canteloup est ancien « mécano », un conducteur de train. La reprise, lui, il n'y croit plus vraiment. Pourtant, il aimerait. Le train 73341, au départ de Caen à 7h15, direction Le-Châtelier, il le cite de tête. Il ne sait pas vraiment dire pourquoi, mais c'était sa ligne préférée. « À l'automne, au printemps, c'est l'explosion de la végétation ».

La ligne traverse toute la Suisse-Normande, elle suit l'Orne, passe sur des viaducs impressionnants, dans des paysages magnifiques.

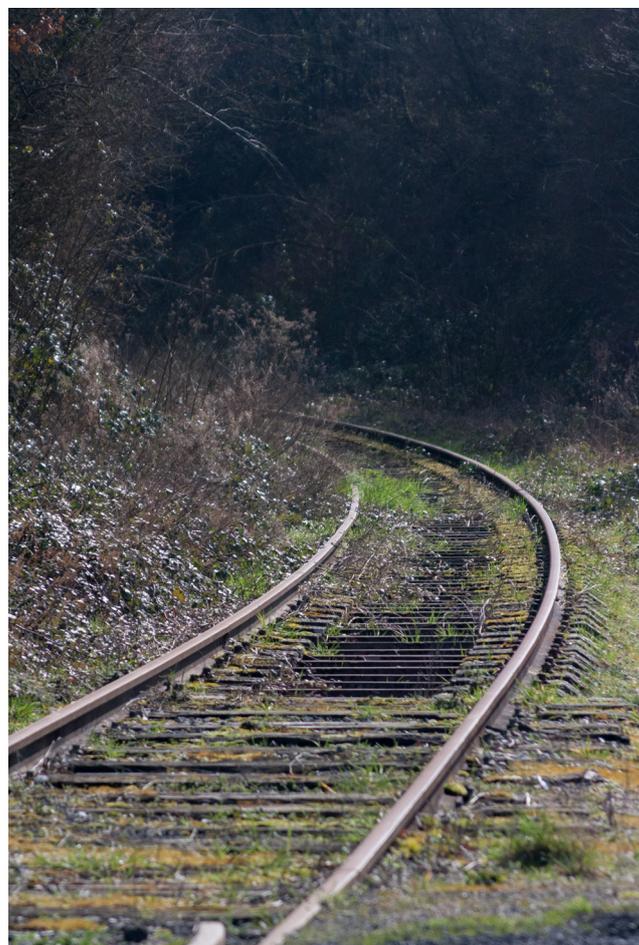




Ce paysage à un prix : ce n'était pas la ligne la plus facile d'accès. À certain endroit, la côte était telle que si vous aviez le malheur d'arrêter votre train en pleine voie, il n'y avait que deux solutions pour redémarrer : couper le train en deux ou se faire pousser. Ça prend du temps. Et après on dit que les trains arrivent toujours en retard.

La côte n'était pas le seul problème, les trains de marchandises, en particulier ceux des mines, étaient lourds. Jean-Robert se souvient que les horaires étaient calculés pour des convois de 1360 tonnes environ. Les rails et les viaduc ont dus être pensés pour de telles charges. La moindre usine, toutes les mines, avaient un embranchement qui rejoignait la ligne principale.

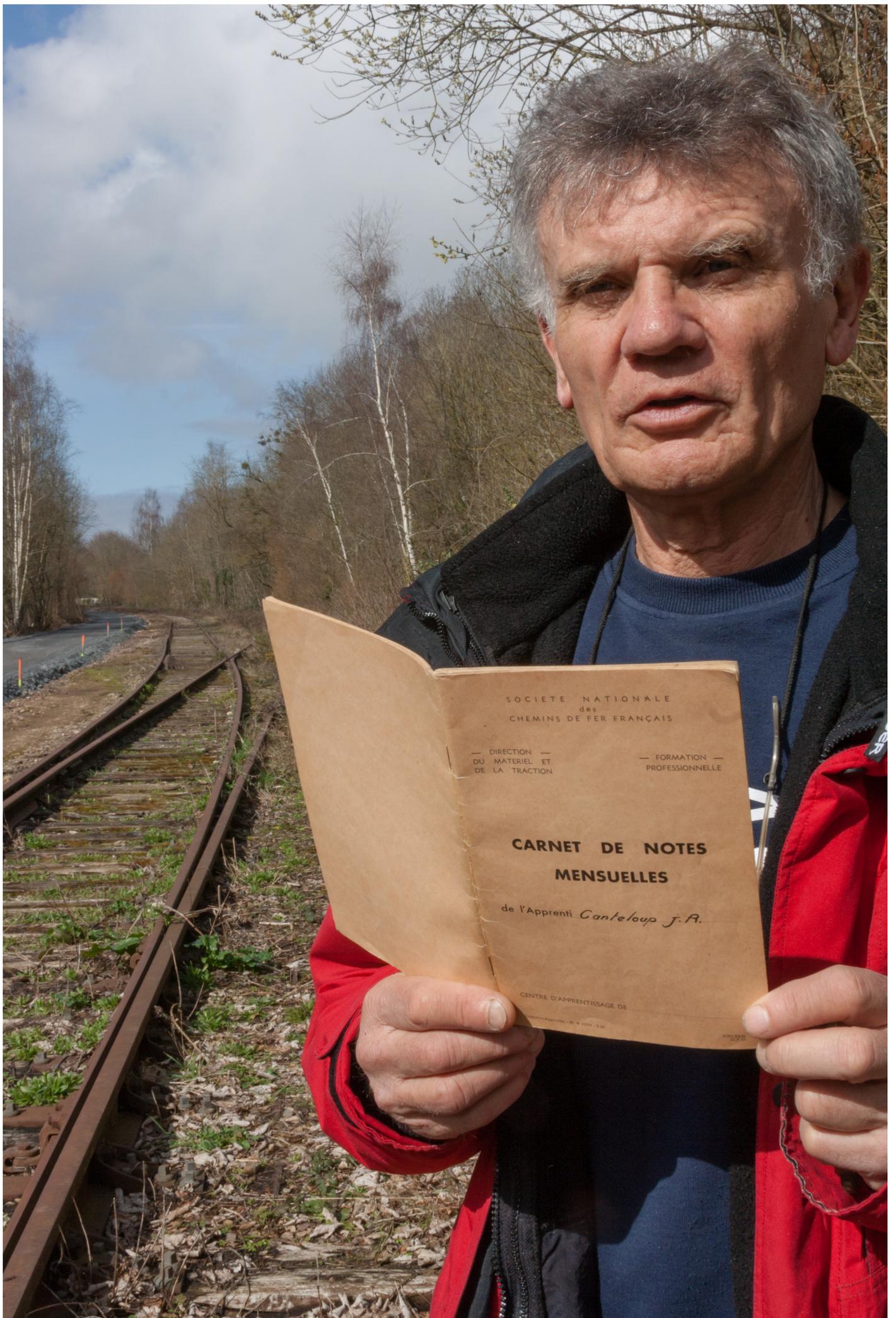




Au téléphone pour prendre rendez-vous pour la photo, Jean-Robert a été capable de citer les horaires, les codes d'aiguillages, les gares, les numéros d'une quantité impressionnante de trains, alors qu'il est à la retraite depuis plus de 15 ans, et que la ligne Caen – Le-Châtelier a fermé dans les années 1980. Il est passionné.

Quand il était petit, son parrain, dernier mécano de Vire, lui a fait conduire son premier train.





SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

— DIRECTION —
DU MATERIEL ET
DE LA TRACTION

— FORMATION —
PROFESSIONNELLE

**CARNET DE NOTES
MENSUELLES**

de l'Apprenti *Canteloup J. A.*

CENTRE D'APPRENTISSAGE DE