



61

s. boulanger

- le lavage au jet des locomotives, bien souvent effectué à partir d'une source d'eau chaude constituée par une vieille locomotive;

- l'huilerie et la lampisterie, qui vont de pair, et qui peuvent être incorporées dans les remisages ou dans l'atelier;

- la chaufferie centrale, qui peut très bien, elle aussi, être remplacée par une vieille locomotive;

- enfin, tous les bâtiments annexes: bureaux, vestiaires, dortoirs... ainsi que les stockages

de matières (fagots d'allumage, par exemple), dont l'implantation est propre à chaque dépôt.

Je n'insiste pas sur le tracé des voies. Comme je vous l'ai dit, il peut varier à l'infini, selon l'implantation des diverses activités, mais mon

dépôt représente, je pense, une bonne moyenne, et vous en savez maintenant assez pour imaginer un certain nombre de combinaisons possibles.

D'ailleurs, mieux que de longs discours, je crois préférable de vous laisser méditer sur

62

j. gillot

61 - Au dépôt de Thouars en septembre 1967.

62 - Le portique à scories du dépôt de Chaumont-le-Vieil 1970.

63 - La 5-141 R 24 sur la «plaque» à Clermont-Ferrand en août 1968.

64 - L'utilisation ou la conversion en «générateur de vapeur» pour les besoins du dépôt: chauffage des locaux, des citernes de stockage de fuel, etc, constitue parfois la dernière étape de la vie d'une locomotive!

