

Le porteur d'avis

Nom : Porteur d'avis

Domaine professionnel : Personnel d'administration

Compétences : Métier de contact, les compétences humaines et techniques sont essentielles

Missions : Le porteur de dépêches, ou porteur d'avis était recruté fort jeune à la SNCB. Dès 1949, la société va mettre en place une formation professionnelle accompagnée d'une formation classique afin de leur permettre de travailler au-delà de leurs 21 ans à la SNCB.

Date : 1846 – vers 1970

Ancienne dénomination : Porteur de dépêches



Tenue de service d'un machiniste et d'un porteur de dépêches des Chemins de fer de l'Etat belge en 1852, James Thiriar (Réf. 2380)

Historique

La fonction de porteur de dépêches est une des plus anciennes des chemins de fer et est liée au développement de la Poste.

Petit rappel : en 1835, les premières lignes de chemin de fer constituent un moyen moderne et innovant pour acheminer le courrier. La poste et les chemins de fer sont regroupés au sein du ministère des Travaux publics en 1837.

En 1846, on va installer une première ligne télégraphique longeant la ligne ferroviaire Bruxelles-Anvers.

En 1849, avec la création du timbre-poste pour l'affranchissement du courrier par l'expéditeur, les boîtes aux lettres se multiplient et toutes les stations de chemin de fer devaient en être pourvues. Elles étaient relevées par le responsable de la station. ¹

Cette année-là, les administrations des postes et des chemins de fer et des télégraphes fusionnent en une seule entité : l'Administration des chemins de fer, postes et télégraphes.² La distribution rapide du courrier fait partie des priorités de cette administration. Le chemin de fer va contribuer à son essor avec la mise en place des voitures postales, spécialement destinées au transport et au tri du courrier en cours de route, dès 1840.

L'administration des télégraphes disposait d'un réseau très étendu de bureaux télégraphiques à travers tout le pays et d'un système très performant de distribution rapide des télégrammes à leur arrivée au bureau. Des porteurs étaient spécialement chargés de parcourir villes et campagnes pour remettre les télégrammes dans les meilleurs délais à leur destinataire.

Les deux administrations se séparent en 1865. Qu'advient-il alors des porteurs des chemins de fer ? On retrouve leur trace peu après la création de la SNCB, en 1926. La société va recruter de jeunes gens afin d'effectuer la remise à domicile de colis et d'avis urgents. Ces campagnes de recrutement étaient annoncées par voie d'affichage dans les gares.

Pour être candidat, il fallait avant tout être de nationalité belge, avoir entre 14 et 17 ans et avoir obtenu au minimum un certificat d'études primaires.

Dès leur 18 ans, la société les invitait à solliciter un emploi d'ouvrier à défaut de quoi, ils risquaient d'être licenciés à 21 ans.

Jusqu'en 1949, peu de jeunes gens parvenaient à réussir les examens publics de commis ou de garde. Certains y parvenaient cependant, grâce à l'initiation donnée par leur chef immédiat ou grâce à leurs propres compétences. Mais la plupart échouaient.

Bon nombre de porteurs quittaient alors les chemins de fer, malgré leur désir d'y travailler encore.

La formation pour porteurs d'avis

Soucieuse de conserver en ses rangs des jeunes ayant déjà une certaine connaissance de l'entreprise, la SNCB va instaurer, le 29/07/1949, un cycle spécial de formation pour porteurs d'avis.

Une fois engagés, ils seront initiés aux différentes tâches du service de l'exploitation et admis à participer à un écolage s'étendant sur trois années.

Cette formation professionnelle s'accompagnait d'une formation classique de grande valeur qui correspondait à un diplôme d'études moyennes inférieures.

Durant les deux premières années de sa formation, le porteur d'avis, assurait son service tout en suivant des cours par correspondance, complétés par des « séances orales de répétition » qui avaient lieu certains dimanches.

¹ (Circulaire n° 637 du 10.04.1850)

² Pour des raisons pratiques, les fils télégraphiques suivaient la plupart du temps les lignes de chemins de fer et les bureaux télégraphiques étaient souvent installés dans les gares.



Extrait de la revue Le Rail 1957, (Réf. K12780)

La 3^e année, l'élève suivait un écolage pratique en gare deux jours par semaine. Les 4 autres jours étaient consacrés à des cours classiques et professionnels dans un des six centres d'écolage installés sur le réseau.

La dernière année était clôturée par une épreuve finale, organisée par la Commission des examens. Les résultats de l'écolage étaient proclamés en grande pompe en présence de hauts fonctionnaires, de représentants des organisations reconnues et de nombreux parents. Un article paru dans la revue interne de la SNCB, Le Rail, mentionne le 01/11/1957 que « l'orchestre de salon des cheminots, dirigé par M. Wellens, agrémenta la fête, avec le concours de Mme Annie Van Bosstraeten, cantatrice, et de M. Delvaux, ténor, tous deux de la direction C »³

Les lauréats devenaient alors commis ou gardes. Mais, par voie de concours, le commis pouvait accéder aux emplois de rédacteur, sous-chef de gare, chef de gare, dessinateur, aide-comptable, comptable, ...

Le garde quant à lui pouvait devenir chef garde, chef garde contrôleur ou changer de filière en participant aux concours pour les grades administratifs de rédacteur, dessinateur ou comptable.

Une école de la vie

Pour la plupart des jeunes inscrits, l'entrée aux chemins de fer est, en quelque sorte, la première sortie véritable du giron familial. Fort dépaysés lors de leur entrée en fonction, ils semblent bien accueillis par leurs aînés et, bien vite, la gare leur devient familière et ils s'y sentent chez eux.

Le travail n'est pas de tout repos. Qu'importent les intempéries, les jeunes gens enfourchent leur vélo afin de délivrer à temps les colis ou avis urgents.

Un sondage effectué en 1958 montre que tous, en général, se félicitent du bon esprit qui règne dans les gares. Ils aiment la vie du service de l'exploitation, la bonne discipline appliquée dans



Casquette pour un chargeur, peseur ou porteur de dépêches de la SNCB, 1955-1990 (Réf. 2441)

³ Il s'agit de l'ancienne direction Commerciale

une juste mesure, sans la moindre tyrannie et l'entraide que les agents manifestent.

Certains mentionnent les qualités requises : « le travail de porteur est simple, c'est vrai ; il demande néanmoins de la discrétion, de l'honnêteté, de la politesse, du savoir-vivre et un souci constant de bien accomplir les tâches qui nous sont dévolues... »

L'écolage est une œuvre sociale unique : les jeunes sont payés pour pouvoir étudier et améliorer leur situation ! Les cours par correspondance préparent correctement à la troisième année et les cours en classe permettent les contacts entre jeunes recrues.

Leurs espoirs

L'enquête de 1958 montre que la plupart voudraient devenir commis, puis facteurs de gare⁴. Beaucoup aimeraient faire carrière dans le mouvement. Quelques-uns préfèrent la vie des gardes. Tous espèrent pouvoir améliorer leur situation dans la suite, soit en étudiant seuls, soit en suivant des cours ou en se soumettant à un nouvel écolage.

Le métier de porteur d'avis va disparaître dans les années 1970.

Catherine Walravens

Décembre 2023.

⁴ Le facteur de gare était chargé de plein de petites tâches comme : la circulation des trains, la vente des billets, l'enregistrement des bagages, les colis...

Bibliographie succincte

- Articles :** Des porteurs qui deviennent commis ! Un moyen attrayant et sûr de faire une belle carrière. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*. 01-09-1957, p.26, K12780
- De scholing van de berichtenbestellers. Uitslagen van de 8ste sessie. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-11-1957, p.26, K12875
- Ecolage des porteurs d'avis. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-11-1957, p.26, K12868
- Une enquête de LE RAIL et HET SPOOR. Que pensent les porteurs d'avis de leur situation? *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 19, 01-03-1958, p.4-9, K20633
- Het Spoor en Le Rail peilen de opinies. Wat denken de berichtenbestellers over hun toestand? *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 19, 01-03-1958, p.4-8, K20634
- LOONTJENS R. Les télégrammes remis à la poste. *Le philatéliste belge - De Belgische Filatelist*, n° 16, 12-2015, K715648
- MICHEL M., CULOT E. ; GREFFE B. ; FEVRIER M. Nos porteurs d'avis. Une course dans la neige. Notre école de Namur. Ce qu'ils pensent de leur ecolage... Un ancien de l'ecolage est déjà devenu rédacteur. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-07-1956, p.10-12, K12023

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Personnel ferroviaire

Collection musée : personnel du chemin de fer