

La garde-barrière

Métiers, reflets des hommes



Métiers, reflets des hommes

La collection de notre patrimoine
économique et social

Ignorer le passé, c'est se couper de l'avenir

Julien Green

De tout temps, de nombreux petits métiers ont tissé autour des gens un réseau de liens et de structures. En disparition, folkloriques ou novateurs, ils sont le reflet de notre histoire sociale et ils racontent, d'une manière souvent pittoresque, la vie de nos campagnes et de nos cités. Dans un monde en constante révolution, nous voulons retrouver nos racines, nous ressourcer et combattre notre malaise par la mise en valeur de cette richesse humaine. Tous ces métiers témoignent de l'habileté et de l'imagination extraordinaires de nos anciens et de nos contemporains, pour seulement exister un peu.

La garde-barrière

Métiers
Reflets des hommes

Editions de l'A.R.C.

Cette brochure a pu être réalisée avec le soutien de
La Loterie nationale
La Communauté française de Belgique,
service de l'Éducation permanente, direction générale de la Culture et de la Communication

Préface

Roger Pâquet
Président de l'Arc

La vocation de l'Arc de promouvoir l'accès du plus grand nombre à la culture trouve ici l'occasion de s'exprimer dans une double direction.

Du côté de l'Arc Recherche, nous nous sommes efforcés de couvrir tous les aspects de quelques métiers choisis, aussi bien sur le plan technique qu'humain.

Du côté de l'Arc Action, ce sont les antennes du mouvement qui sont parties à la rencontre des témoins, et c'est sur le terrain également que nous espérons trouver l'écho du travail accompli dans cette brochure et celles qui suivront. À partir d'elles, nous pensons que les mémoires pourront se réveiller et intéresser les générations d'hier et celles qui viennent autour d'un patrimoine commun parfois oublié.

Avant-propos

M. Pastiels
Chef de gare adjoint
Historien

La genèse de nos chemins de fer, tels que nous les connaissons aujourd'hui, ne résulte pas d'une seule invention ponctuelle dans le temps, mais plutôt de la lente évolution des chemins de roulement utilisés par les véhicules transportant le charbon de la mine vers les lieux d'embarquement, et le remplacement progressif de la traction chevaline par la traction vapeur.

Dès la proclamation de l'indépendance de la Belgique, un des soucis majeurs du premier gouvernement sera de doter le pays de moyens de communications efficaces. Le jeune Etat belge se décide promptement, le roi Léopold Ier en tête, à se lancer dans l'aventure du chemin de fer! Un réseau complexe de voies ferrées va se ramifier et s'étendre à travers nos neufs provinces. A la fin du XIXe siècle, il sera même complété par un autre réseau de voies ferrées secondaires : les chemins de fer vicinaux.

Les chemins de fer vont donc constituer un nouveau mode de transport révolutionnaire de personnes et de marchandises. Depuis 1933, la route entame progressivement le monopole du rail, qui s'est quelque peu reposé sur ses lauriers. Une longue et progressive modernisation et rationalisation du réseau ferré seront dès lors entreprises. Aujourd'hui, nos chemins de fer - en pleine mutation - se doivent de réagir et de s'intégrer résolument dans un tissu de lignes ferroviaires européennes de grande vitesse : le rail a encore un bel avenir devant lui!

160 années d'exploitation ferroviaire : quel bail! Au cours de ces années, les chemins de fer - fruits de la révolution industrielle - se perfectionnèrent et se modernisèrent sans cesse. Que de brillants ingénieurs belges associés à cet essor prodigieux : MM. Walschaert, Belpaire, Flamme, Legein, Lamalle, ...!

L'apparition du télégraphe électrique, du téléphone, de la fée électricité ont permis une amélioration constante de la

signalisation, assurant toujours une meilleure sécurité pour la circulation des trains, de plus en plus rapides.

A la croisée du rail et de la route, il y a toujours un passage à niveau! Automatisation oblige : de nos jours, les barrières sont à commande électrique. Aux abords des passages à niveau, les gardes-barrières et leurs familles ont déserté les sympathiques maisonnettes. Il convient de rendre hommage à ces cheminots en voie de disparition... comme tant d'autres...!

INAUGURATION DU CHEMIN DE FER

Programme

Le cinq mai prochain, à midi, aura lieu solennellement l'ouverture du Chemin de Fer. Une tente pavoisée aux couleurs nationales, sera placée à la station de Bruxelles, pour recevoir les personnes invitées. Des salves d'artillerie annonceront le départ de Bruxelles, le passage à Vilvorde et l'arrivée à Malines.

Au premier coup de canon, le cortège se mettra en marche, dans l'ordre suivant : 1^o LA FLECHE, remorquant sept voitures.

2^o LE STEPHENSON, remorquant également sept voitures.

3^o L'ÉLEPHANT, remorquant seize chars, dont neuf décorés de bannières aux armes des Provinces.

Les personnes invitées et celles qui seront munies de cartes d'entrée, prendront place dans les voitures qui leur seront indiquées. Chaque convoi sera précédé d'un corps de musique. Des poceaux, surmontés d'un drapeau aux couleurs nationales, indiqueront les noms des Communes traversées, et leur distance du point initial.

Une tente sera établie près du point central des Chemins de Fer, décrété par la loi du 1^{er} mars 1834. Immédiatement après l'arrivée du cortège, il sera procédé au nom du Roi, à la pose de la Colonne Miliare initiale, sous laquelle seront déposés la médaille d'inauguration, des pièces de monnaie, et le procès-verbal de la cérémonie.

Les personnes faisant partie du cortège reprendront ensuite les places qu'elles occupaient, et les voitures réunies au nombre de 30, seront remorquées par l'ÉLEPHANT. Le signal du départ sera donné par une salve d'artillerie.

Un Feu d'Artifice sera tiré à Bruxelles, dans la soirée.

Il sera frappé une médaille allégorique de l'établissement des Chemins de Fer.

Arrêté par nous, Ministre de l'Intérieur,

Bruxelles, le 28 avril 1835.

DE THEUX.

Un peu d'histoire

L'épopée du rail débute en Belgique en 1834 : une loi promulguée le 1er mai autorise la construction et l'exploitation par l'Etat d'un réseau de base de 397 km de voies ferrées. Elle n'est pas le premier pays européen à se doter de ce moyen de communication : la Grande Bretagne a déjà joué un rôle fondamental dans le développement de ce nouveau mode de transport.

Si le principe du rail est né au 16ème siècle dans les mines anglaises et allemandes, c'est à l'Anglais Jessop que revient le mérite d'avoir inventé la voie moderne telle que nous la connaissons aujourd'hui. En effet, dès 1789, le rail ne s'enfonce plus dans le sol mais devient saillant et la roue l'accueille entre ses deux rebords.

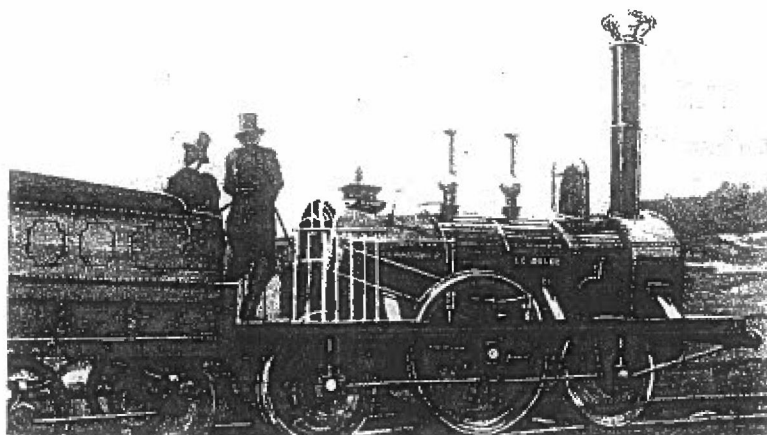
En 1804, la première machine à vapeur circulant sur le rail voit le jour. Elle atteint la vitesse de 8 km/h et est l'oeuvre de Richard Trevithick. Cette machine marque le coup d'envoi d'un déferlement d'innovations techniques en matière de matériel de traction.

S'il y a un nom à retenir, c'est celui de Georges Stephenson qui, en 1814, invente la "Blücher", locomotive pouvant remorquer douze wagons de charbon.

1825 voit l'inauguration de la première ligne de voyageurs, Stockton-Darlington. La locomotive remorque 90 tonnes à une vitesse moyenne de 20 km/h.

Dans les années 1830, les grandes nations européennes entament la construction de leur réseau de chemin de fer : sur notre continent, la première ligne de voyageurs reliant Bruxelles

et Malines est inaugurée le 5 mai 1835. Seuls sont conviés les invités de l'Etat, et le public doit attendre le 7 mai pour pouvoir emprunter la "route de fer". Au début, le matériel de traction utilisé est anglais. Plus tard, l'industrie belge se lancera à l'assaut de ce marché qui semble très prometteur. Ainsi, en 1841, sur les 129 locomotives recensées en Belgique, 87 sont construites chez nous (1). Dès la seconde moitié du 19e siècle, l'Angleterre cesse d'être l'unique fournisseur de locomotives face aux ateliers nationaux : Cockerill, La Meuse, St Léonard,...

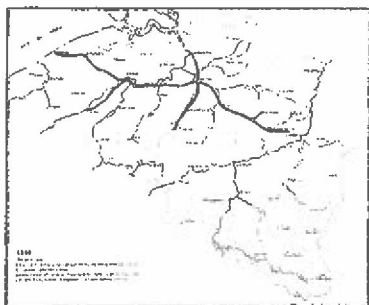


"Le belge", la première locomotive de construction belge

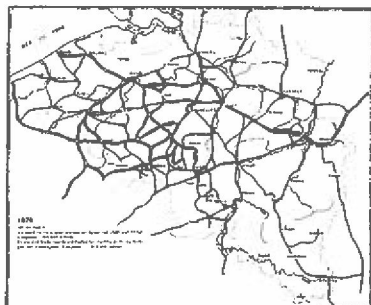
L'Etat belge fraîchement indépendant considère que le développement du chemin de fer est "d'intérêt national". Il entame la construction d'un réseau de base qui, après son achèvement en 1843, relie presque toutes les grandes villes du pays et effectue déjà des liaisons avec les réseaux voisins.

Dès 1842, l'Etat encourage les concessions privées, afin de limiter les charges financières du réseau national. Cette opération intéressera surtout les sociétés anglaises qui, pionnières de l'industrie du rail, s'intéressaient davantage à son développement économique. Des compagnies se créent à Londres afin de construire des voies sur notre territoire. Bientôt les hommes d'affaires belges emboîtent le pas aux

anglais et achètent des concessions. On débouche sur une situation devenue très complexe : plusieurs réseaux s'enchevêtrent, créant des difficultés de trafic, des doubles emplois de ligne et des disparités tarifaires.



Le réseau belge en 1840



... et en 1870

En 1870, l'Etat exploite 863 km de ligne alors que 39 sociétés privées se partagent 2.231 autres km (2). Mais à partir de cette date, pour des raisons politiques et économiques, l'Etat rachète progressivement les concessions octroyées. En agissant ainsi, le gouvernement belge veut empêcher la mainmise étrangère sur un secteur "vital" et souhaite mettre un terme à la désorganisation du rail en harmonisant les tarifs et le trafic. Deux grandes compagnies privées (le Nord Belge et le Grand Central Belge) lui tiennent tête et subsistent tant bien que mal (3).

En 1912, la tendance est inversée : 4 786 km de voie sont exploitées par l'Etat contre 275 km par le privé (4).

Il faudra attendre 1926 pour une unification quasi-totale du réseau avec la création de la Société nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) qui se substitue à l'Etat, toujours propriétaire, pour l'exploitation des 4.800 km de réseau. A cette date, la Société nationale des Chemins de Fer Belges compte 119.886 agents (5). Les statuts sont fixés pour 75 ans et devront être réexaminés en 2001.

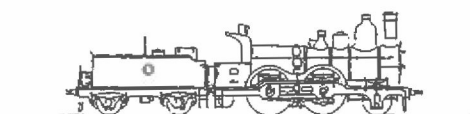
Dans les années trente, la vitesse augmente encore : sur certaines voies, les trains peuvent atteindre 120 km/h.

A partir de 1940, le réseau s'électrifie progressivement et

cette modernisation s'intensifie sans cesse.

1966 connaît la fin de la traction à vapeur, les chemins de fer belges adoptent un autre visage, placé sous le signe de l'électrification et de l'automatisation.

Aujourd'hui, cet organisme parastatal est devenu une vieille dame de 68 ans qui compte toujours 3.410 km de voie et emploie 43.041 agents statutaires. Face aux nouveaux défis que la rapidité et l'internationalisation des échanges imposent, on est en droit de s'interroger : quel sera l'avenir de cette entreprise aux allures de grande famille ?



L'inauguration du chemin de fer de Bruxelles à Malines, en 1835.

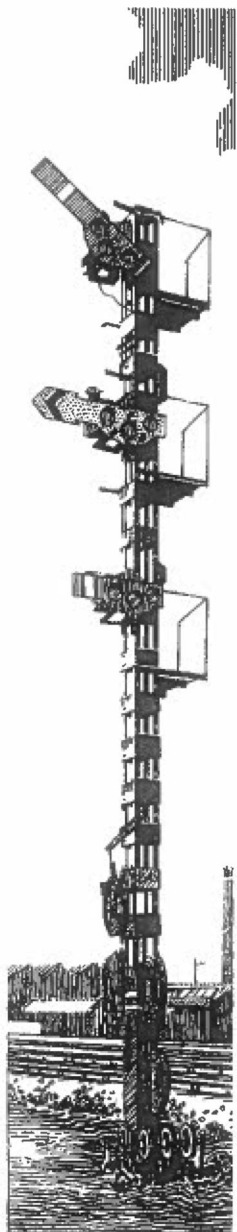
La sécurité, maître-mot du Chemin de Fer

Sur une faible superficie comme la Belgique, le trafic ferroviaire est dense, l'exploitation du réseau difficile. De plus, la machine ne répond pas instantanément aux ordres (pour s'arrêter, les trains exigent une distance de freinage considérable). Assurer une circulation sans encombre impose donc de disposer d'un moyen de communication fiable, une signalisation adaptée et perfectionnée sans cesse.

Le conducteur n'est pas le seul maître à bord. La signalisation le relie au contrôle du réseau. C'est un ensemble de moyens (les signaux) utilisés à l'intention du personnel roulant (essentiellement le conducteur) afin de lui transmettre des ordres, des renseignements sur l'état de la voie en avant du convoi. Les signaux prennent place aux points dangereux du réseau ferroviaire (ponts mobiles, entrée et sortie d'une gare, passages à niveau...) et permettent d'éviter la collision avec un obstacle ou un autre convoi.

Les progrès réalisés en matière de signalisation ont permis d'augmenter la vitesse, la fluidité du trafic et surtout la sécurité sur le réseau.

A ses débuts, notre chemin de fer prévoit une signalisation minimale, étant donné le faible trafic et la vitesse réduite des convois. Rien n'est encore réglementé. Parfois, le long de certains tronçons de voies, aux passages à niveau ou à l'entrée des gares sont installés des gardes qui s'annoncent mutuellement les trains à coup de cornet (premier signal acoustique).



Le sémaphore
à 3 positions

A partir de 1855, les signaux acoustiques se perfectionnent. De grosses sonneries de route actionnées à distance par la gare d'origine du convoi annoncent l'arrivée du train et le sens de sa marche.

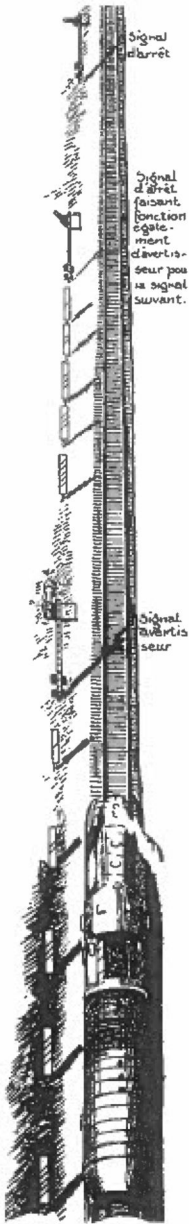
À l'origine, les signaux optiques sont fait à l'aide de drapeaux (rouge, vert, orange) agités par le personnel de la voie à l'intention des agents des trains. Ils sont ainsi mis au courant de l'état de la voie empruntée et de la vitesse à laquelle ils peuvent la parcourir.

À la même époque sont mis en place des signaux optiques d'arrêt de forme rectangulaire, peints en rouge, et fixés au sommet d'un mât. Ils sont soit actionnés sur place par un garde-route, soit à distance grâce à une connexion "unifilaire". À la vue de ce signal, le machiniste doit impérativement s'arrêter, ce qui entrave le trafic et cause des retards.

Ce système évolue vingt ans plus tard avec l'invention des sémaphores mécaniques.

Un progrès d'importance survient en matière de signal optique avant la première guerre mondiale : un signal avertisseur (jaune) précède le signal d'arrêt (rouge). Il prépare le conducteur de la locomotive au message porté par le signal d'arrêt et maintient de ce fait une certaine fluidité du trafic.

Toutefois, le grand tournant dans l'évolution de la sécurité du chemin de



La signalisation de 1908 à 1949

fer est l'invention du "Block system" qui apparaît chez nous en 1874. Ce système, qui concentre les signaux et les aiguillages dans une même cabine (d'abord Saxby, puis Siemens) placée le long de la voie, fonctionne sur le principe suivant : les lignes sont divisées en sections de blocks (ou cantons) de longueur variable. Les signaux et les aiguillages de chaque section dépendent d'une cabine de block placée à l'entrée de chaque canton. Lorsqu'un train pénètre dans un canton, il provoque la fermeture du signal qui en commande l'accès. Le train qui le suit ne pourra entrer dans ce canton que lorsque le précédent aura libéré le passage. Ce train en attente est protégé par un dispositif similaire puisqu'il occupe, lui aussi, un canton. Ce système permet d'assurer une circulation suivie des trains tout en évitant qu'ils puissent se rejoindre.

L'agent desservant le poste de block est le signaleur. Sa fonction est de tracer des itinéraires, c'est à dire qu'il actionne les leviers de sa cabine reliés mécaniquement par des tringles aux signaux et aiguillages de la section afin d'offrir au convoi une route sans encombres. Les différents postes communiquent à l'aide du télégraphe à aiguilles; il sera remplacé par le téléphone après la première guerre mondiale. En outre, le signaleur possède un carnet de block dans lequel il consigne les annonces de block qu'il donne ou qu'il reçoit (à un

autre poste ou à un passage à niveau). Progressivement, le procédé va s'affiner et permettre d'éviter les erreurs humaines.

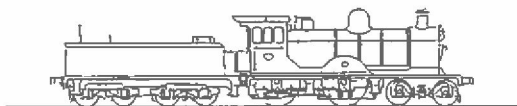
En 1904, l'électricité fait son entrée. Dès lors, la commande électrique des aiguillages et signaux prend le pas sur la commande manuelle.

Le principe du block system reste identique. Toutefois des leviers sont remplacés par des manettes (cabine électromécanique) puis par des boutons poussoirs (cabine tout relais dès 1954) reliés aux aiguillages et aux signaux par un circuit électrique. Le signaleur visualise les itinéraires tracés dans sa section sur un tableau de contrôle optique (T.C.O.)

Au cours des années 50, les signaux à palette sont remplacés par des signaux lumineux efficaces de jour comme de nuit et donnant aussi des indications de vitesse. Les mâts supportant ces signaux sont équipés d'un téléphone qui permet enfin au conducteur du train de connaître les raisons d'un arrêt prolongé.

Depuis 1992, les cabines à commande électronique se généralisent; les itinéraires sont programmés sur ordinateur. Les commandes en fibre optique arrivent dans une loge au bord de la voie où elles sont traduites en données électriques à destination des signaux et des aiguillages.

Pour l'an 2000, la SNCB envisage la réduction des postes de signalisation pour n'en garder que cinquante. Cette décision est motivée par un meilleur souci de rentabilité dans une période économique très difficile. Elle entraînera malheureusement des suppressions d'emploi dans une grande famille qui a déjà lourdement souffert du progrès.



La grande famille des Cheminots



Grâce à la volonté et à la ténacité des travailleurs du rail, le chemin de fer d'avant la deuxième guerre mondiale a bénéficié d'un quasi-monopole en matière de transport .

De nos jours, liés entre eux par un sentiment familial (on est souvent cheminot de père en fils) et surtout par la bonne marche de l'entreprise, les cheminots connaissent une forte solidarité héritée des débuts du chemin de fer.

Le bon déroulement de l'ensemble de l'outil dépend de la responsabilité individuelle de chacun et ceci à tous les niveaux de la hiérarchie. L'emblème du métier tant pour les "rampants" que pour les "roulants" (vocabulaire emprunté au langage des cheminots désignant ceux qui restent au sol et ceux qui voyagent en train), reste symboliquement la roue ailée, dont chaque rayon, relié au noyau central, représente un des éléments de l'ensemble et est indispensable pour une bonne répartition de l'effort. Dans la volonté de réaliser l'unité géographique et technique des réseaux ferrés européens, cet esprit de corps va dépasser les limites du territoire.

Le monde du rail peut donc être considéré comme une grande famille, dont la maison mère veille au bien-être, à l'éducation, à la sécurité, à l'avenir matériel de chacun de ses membres. Il dispose d'un régime d'assurances sociales propre à la SNCB appliqué depuis 1929 aux agents en activité, aux membres de leur famille, aux retraités et aux conjoints. Un Fonds des Oeuvres sociales gère, depuis 1970, les soins de santé, les indemnités à verser aux agents malades ou accidentés et surtout les aides diverses octroyées dans un esprit de solidarité (6).

L'usager du chemin de fer, lui, ne rencontre généralement que le chef-garde et le chef de gare, alors que de très nombreuses qualifications différentes sont nécessaires au bon fonctionnement du rail. Avec l'évolution des technologies et des mentalités, certaines fonctions ont disparu tel que le garde-salle, le garde-convoi, le garde-route (les gardes excentriques), d'autres se sont transformées ou d'autres encore se sont créées. Mais toutes, au fil du temps, ont été et sont encore nécessaires pour veiller au confort et à la sécurité des machines et des hommes.

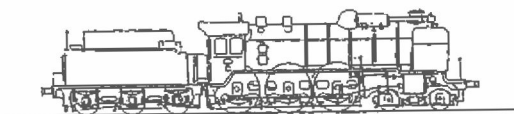


Le garde-convoi

Les cheminots sont depuis toujours animés par une seule mission : assurer la sécurité, la rapidité, la régularité des convois. Entre eux, la solidarité reste le mot clé jusque dans leur parcours professionnel. A preuve, les "porteurs d'avis".

Souvent fils de cheminots, ils entrent à la SNCB vers 13, 14 ans par dégoût de l'école, nécessité de gagner de l'argent ou encore amour du chemin de fer. Seul le certificat d'étude primaire est requis. Leur fonction consiste à remettre aux particuliers les colis et les avis urgents et ceci à vélo. Il n'est pas rare qu'ils desservent plusieurs villages le même jour, et doivent par conséquent avoir de bons mollets et la pédale facile. D'autre part, ils participent à l'exploitation de la gare (vente des billets, contrôle des voyageurs, aide du facteur...). Peu scolarisés, beaucoup d'entre eux échouent à l'examen de commis ou de garde qui leur est conseillé vers 18 ans et doivent alors quitter le chemin de fer.

Toutefois, dès 1950, la SNCB a mis en place un écolage qui permet à de nombreux jeunes de briguer des postes plus enviables dans la hiérarchie. Durant trois ans, ceux qui le désirent bénéficient d'un enseignement classique et professionnel. Les deux premières années se font par correspondance et tout en continuant à exercer leur fonction. Au cours de la dernière année, ils quittent leur poste momentanément, le temps de suivre un enseignement oral (quatre jours complétés par deux jours de formation en gare) mais continuent à être payés normalement. A l'issue de cette formation, une épreuve leur permet, si elle se révèle concluante, de devenir commis ou garde. En continuant à passer d'autres examens, des postes plus élevés peuvent être envisagés sans avoir bénéficié d'une éducation complète.



Garde-barrière, un nouveau métier

Imaginez la stupeur d'un fermier qui un beau matin de 1835 vit son champ traversé par le chemin de fer. Ce "cheval de fer" bruyant, fumant, nauséabond, crachant, cavalait à toute allure dans la plaine, semant la panique dans les troupeaux. Ne disait-on pas que l'arrivée de cette machine ferait tourner le lait des vaches ! Peu instruits des dangers qu'ils couraient près des voies, les passants les traversaient, bien souvent, d'une façon anarchique et ne prenaient pas la peine d'emprunter le passage à niveau le plus proche. C'est pourquoi dès 1836 des affiches prévenant le public des dangers encourus furent mises en place à certains endroits considérés comme dangereux.

La vitesse des premiers trains ne dépassait guère 25 km/h, aucune signalisation ne s'avérait encore indispensable. Seul le



Le coureur

machiniste surveillait la voie devant lui, ralentissait si nécessaire et immobilisait son train pour laisser passer un troupeau ou tout autre obstacle. Dans les agglomérations, un "coureur" brandissant un drapeau rouge courait devant le convoi pour écarter les distraits et les téméraires. Cette fonction a disparu vers le milieu du 19^e siècle.

Dès les premiers balbutiements de la locomotive, les

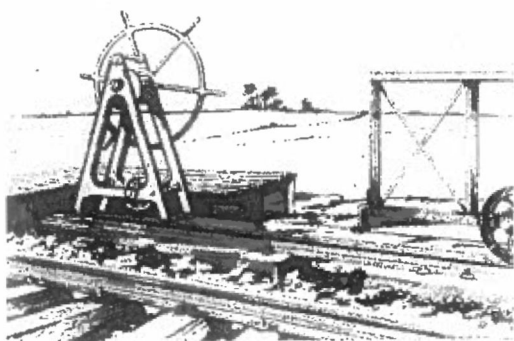
accidents se multiplient, avec les conséquences tragiques qui en découlent. Un procès de 1865 opposant l'Etat belge au fils Flon pour la mort de Madame Flon à l'endroit d'une barrière sans cantonnier (nom donné à l'époque au garde-barrière) en témoigne (7). L'Etat sortit lavé de toute responsabilité car la victime avait imprudemment traversé la voie sans tenir compte de la double barrière installée au travers du chemin. Un autre procès du même genre donne cette fois raison au père de la victime dont la vie aurait pu être épargnée si le passage à niveau avait été gardé (8). Jusqu'alors la réglementation concernant la sécurité est restée très floue. Les accidents se succédant, des mesures sont prises afin d'intensifier la surveillance des passages à niveau, endroits dangereux posant de réels problèmes à la circulation tant routière que ferroviaire.

La SNCB crée le métier de **garde-barrière...** pour garder deux sortes de passages à niveau :

- ceux dont les barrières sont normalement fermées et s'ouvrent à la demande d'un usager de la route
- ceux dont les barrières sont normalement ouvertes et se ferment au passage d'un train.

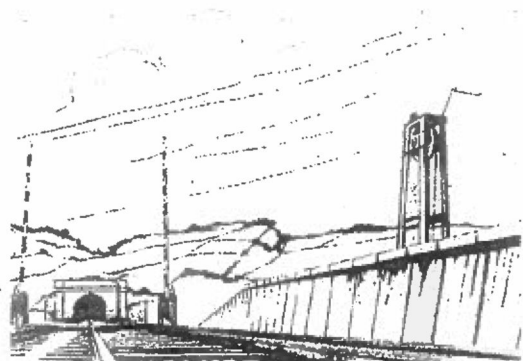
Les barrières, elles, sont de deux types : roulantes ou basculantes (dès 1935).

Elles sont manoeuvrées, soit manuellement au moyen d'un treuil actionné par un volant ou une manivelle, soit



Barrière roulante manoeuvrée par une roue

électriquement (après la deuxième guerre mondiale).



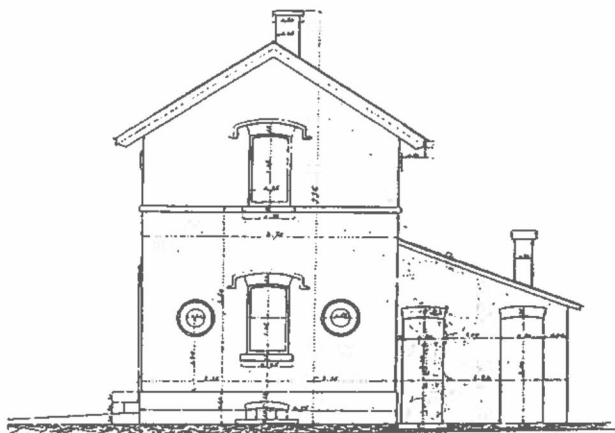
Barrière basculante - A droite, le treuil

En 1890, l'ensemble du réseau belge compte 5.105 passages à niveau, dont 2.205 non gardés et 2.900 qui le sont par 3.653 agents dont 1.773 femmes (9).

La fonction de garde-barrière apparaît ainsi au milieu du 19^e siècle. Dans la plupart des cas, le métier est exercé par des femmes dont les maris, cheminots, travaillent sur la voie comme piocheur ou piqueur. Ce travail, qui semble à première vue peu éreintant, met en jeu la responsabilité du surveillant du passage à niveau dont la charge est d'interdire aux usagers de la route l'accès immédiat au passage à niveau quand celui-ci est dangereux à franchir. La moindre erreur, le plus petit moment d'inattention peuvent s'avérer lourds de conséquences. Le règlement du garde-barrière l'invite d'ailleurs à être constamment sur le qui-vive, à faire preuve d'initiative en cas de pépin, et à ne pas quitter sa loge à proximité du passage à niveau.

En échange de la maintenance de la barrière, la famille du ou de la garde-barrière est la plupart du temps logée gratuitement dans une maisonnette sur le bord de la voie. Malgré les longues heures de prestation, la rémunération est faible et les espoirs de promotion très minces. Heureusement, quelques surprises de taille peuvent agrémenter la vie de ces braves gens. Par exemple, un succulent gibier venu s'échouer dans la casserole

de la garde-barrière, non par le plus grand des hasards mais parce qu'un lièvre, une perdrix ou un faisan a eu la bonne idée de se jeter sur un train en marche, et que le mari, lors de sa tournée de surveillance, n'a pas manqué de le voir ! Voilà une aubaine qui ne se refuse pas !... (10)

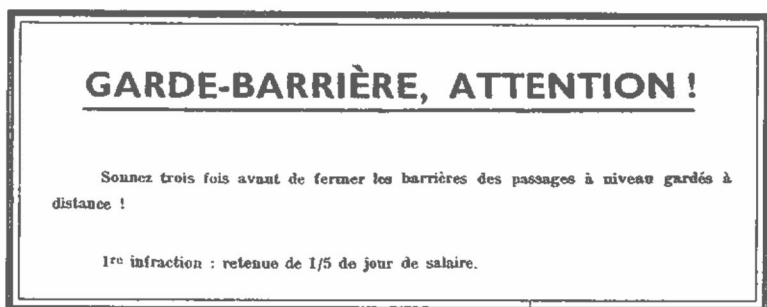


La petite maison de la garde-barrière

Au début, les femmes travaillent quatorze heures par jour, mais la première guerre mondiale met fin à cette pratique: femmes et enfants sont interdits de travail entre 22 heures et 6 heures du matin. Dès lors, le mari relaie son épouse aux heures indues. La loi des 8 heures modifie encore le travail de la garde-barrière. Son service terminé, elle cède sa place à une remplaçante qui reste à demeure dans la loge. Celle-ci est normalement isolée de la maisonnette et la garde-barrière est censée y demeurer durant son service. Aucun meuble permettant au surveillant de s'allonger n'y est autorisé, le risque de s'assoupir est trop grand. Une table et une simple chaise sont de rigueur. Pour les mêmes raisons, le poêle ne doit pas trop chauffer.

Toute absence au poste de travail, tout oubli de fermer les barrières ou tout assoupissement est sanctionné par la révocation pure et simple. Les fautes moins graves comme une arrivée

tardive à son poste ou se laisser distraire par un intrus entraînent le retrait d'un cinquième de jour de salaire. On trouve également dans la loge un téléphone permettant les communications entre le passage à niveau et le poste de block dont il dépend.



Plaque émaillée accrochée au mur de la loge

Le garde-barrière commence sa journée en s'adressant au poste en ces termes : "Passage à niveau n° x, appareils en ordre. Date x, heure x, nom x." Le garde-barrière règle sa montre sur celle du signaleur car la synchronisation est essentielle en matière de chemin de fer. Indispensables aussi, une série de documents dont le carnet (S.390) où l'annonce, le numéro du train et l'heure de passage doivent être inscrits. Dès que la sonnerie du téléphone retentit et que l'annonce est inscrite dans le carnet, le responsable doit séance tenante faire évacuer la voie et fermer la barrière. Cette tâche accomplie, le garde-barrière doit se tenir debout à l'extérieur de la loge et le plus près possible du treuil. Sa fonction est alors d'observer le train et de signaler toute anomalie à ses supérieurs. Après le passage du train, l'agent relève la barrière et fait circuler les usagers de la route.

Le garde-barrière n'a pas d'uniforme propre à sa fonction. Ses outils de travail sont :

- un drapeau rouge pour l'arrêt immédiat
- un drapeau orange (ou jaune) annonçant l'arrêt ou limitant les vitesses

-un drapeau vert pour le passage

Ces "signaux mobiles" sont uniquement destinés au personnel du train et doivent être à proximité de l'agent lors du passage du train.

Quand un problème se présente, le garde-barrière se place sur la voie et agite le drapeau en direction du train. Il peut aussi utiliser un cornet à l'attention du train et du public, tout comme il peut placer des pétards pour prévenir le conducteur d'un obstacle. Attachés au rail, ils explosent au passage du train.

En 1926, lors de la fondation de la SNCB, les gardes-barrières constituaient un personnel temporaire (pas nommés et ne bénéficiant pas des mêmes pensions que les agents de la SNCB), payés à la quinzaine par la gare dont ils dépendaient. Ils étaient recrutés par voie d'épreuve. Aucun diplôme n'était requis pour l'exercice de cette fonction, toutefois les candidats devaient passer une visite médicale et prouver leur aptitude à

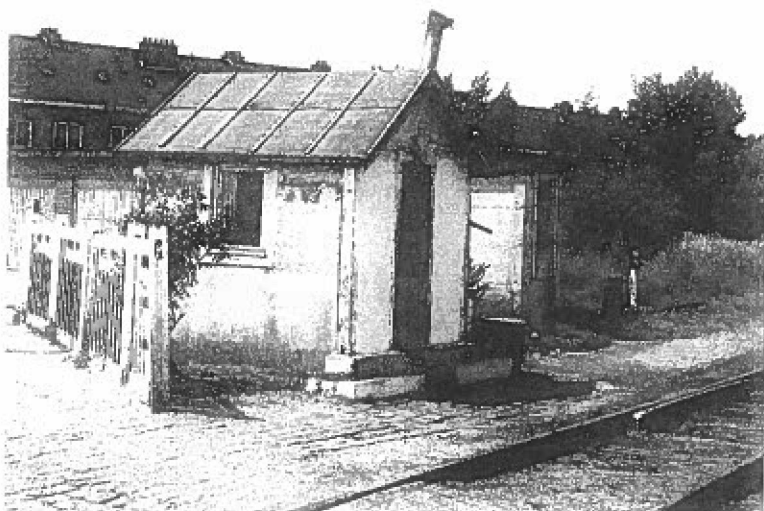


Bonne et mauvaise manières de tourner la manivelle
(Extrait du livret de sécurité destiné aux agents de la voie.)

lire un texte et réaliser les opérations fondamentales en mathématique.

Aujourd'hui, le grade existe toujours mais les maisonnettes se sont vidées et plus aucune femme n'exerce la fonction. Les rares gardes-barrières manoeuvrant manuellement un passage

à niveau se comptent sur les doigts de la main (Frasnes lez Anvaing...) et on ne les rencontre plus que sur des voies à faible trafic ou en cas de défaillance du système électrique. En Belgique, les réseaux ferroviaires et routiers sont très denses. Aux croisements de ces deux voies de transport, on relèvait encore en 1975 une soixantaine de victimes par an. Cause principale des accidents : le manque de prudence des piétons et des automobilistes.



Loge du passage à niveau 52/23 à Niel

En 1989, il restait encore 650 passages à niveau, alors qu'en 1957 on en comptait 4.684. En effet, depuis 1968, la SNCB a entamé un vaste programme de modernisation : automatisation des passages à niveau, ou, si possible, leur remplacement par un tunnel ou un pont. Ces modifications renforcent la sécurité, et facilitent la fluidité du trafic ferroviaire.

Le beau métier de garde-barrière



Madame Douillez

(84 ans) garda le passage à niveau de Ath dès 1946. Elle avait alors 36 ans

Après avoir passé les examens médicaux de routine, sa condition physique se révélant excellente, elle entama une carrière au chemin de fer, où son mari était chef poseur.

En 1946, 12 heures de travail lui étaient imposées. Elle

commençait son service à 5 heures et le terminait à 17 heures. Mais, pour on ne sait quelle raison, elle n'était payée que pour 8 heures de labeur. Heureusement, en compensation, elle habitait une maisonnette du chemin de fer au loyer dérisoire (59 FB le mois pour un salaire de 15 FB 50 l'heure). Elle aimait beaucoup cette maison vaste aux murs épais et aux pièces bien aérées. Sur ce plan, elle n'était pas lésée et était plutôt bien logée par rapport à la majorité des gens de l'époque.

Attendant à la maison, une porte communicant avec la cuisine, se trouvait la loge où elle effectuait son travail quotidien. Entre les passages des trains, rien ne l'empêchait de retourner à sa cuisine et de vaquer aux tâches ménagères.

Son métier exigeait qu'elle sache se lever aux aurores. Métier peu fait pour les adeptes de l'oreiller et les fanatiques de la grasse matinée! Il n'était pas rare qu'elle soit réveillée deux, trois fois la nuit par la sonnette et, malgré ces interruptions fréquentes, elle devait être d'aplomb pour attaquer une nouvelle journée dès 5 heures tapantes.

Par après, les syndicats, s'opposant aux mesures abusives, réduisirent le temps de travail à 8 heures. De ce fait, madame Douillez s'attelait à la tâche dès 6 heures et terminait à 14 heures, une deuxième personne la remplaçant de 14 heures à 22 heures. Elle avait droit à un dimanche sur quatre et récupérait les trois autres en semaine. Elle était souvent "bloquée" à la maisonnette et n'avait guère le loisir d'aller flâner en ville. Qu'à cela ne tienne! Ce métier, elle l'avait choisi et en acceptait toutes les exigences.

Des années plus tard, elle changea de maisonnette, dans l'intention de se rapprocher de sa soeur. Mais plus rien ne fut pareil! La loge se trouvant face à la maison, madame Douillez était privée du va et vient permanent des voyageurs, des contacts qu'elle entretenait avec eux et qui avaient rythmé son existence durant de longues années. Son travail, lui, ne changeait pas: la journée, le passage à niveau restait ouvert, elle ne fermait la barrière qu'à l'annonce du train. La nuit, par contre, le passage était fermé. Seul le passe-piéton demeurait ouvert.



Le trafic était plus dense la nuit et les automobilistes venaient sonner à la maisonnette pour qu'elle leur ouvre la barrière. Mais avant d'accomplir ce geste rituel, elle téléphonait au block pour s'assurer qu'aucun train n'était annoncé. Chaque passage de train devait être noté dans un carnet ainsi que les heures prestées par la garde-barrière. Elle disposait d'un horaire et le block le lui confirmait par téléphone.

En 24 ans, elle ne connut pas de véritable catastrophe. Un jour, le camion municipal tomba en panne sur le passage à niveau, mais fort heureusement le conducteur ne perdit pas le nord et s'empara du drapeau rouge qu'il actionna devant le train qui venait de Lessines. Ouf! Plus de peur que de mal! Le cheval de la ferme voisine eut, quant à lui, moins de chance. Une nuit, il s'échappa du logis et se prit les pattes dans le passe-piéton. Le lendemain, on trouva le malheureux dans un bien piteux état...

Madame Douillez voyait venir l'hiver avec quelque

appréhension. Tout gelait, il fallait jeter du sel, le bouriquet (manivelle) servant à actionner la barrière était beaucoup plus difficile à manipuler. A plusieurs reprises, elle dût faire appel à quelques automobilistes de bonne volonté pour lui prêter main-forte. D'autres, (la majorité), étaient de très mauvaise foi. La patience et la politesse n'étaient pas leurs qualités premières. Bien au contraire ! Ils klaxonnaient, vociféraient, s'excitaient derrière leur volant parce que la barrière ne s'ouvrait pas assez vite à leur goût. Mais, Madame Douillez, habituée à ce genre de débordements, n'en avait que faire. Cela la faisait plutôt rire de les voir s'agiter comme des enragés. Elle travaillait à son rythme et tout se passait très bien. Ce n'étaient pas quelques grossiers merles qui allaient lui apprendre son métier!

Ces petits incidents n'ont en rien entamé sa bonne humeur et sa joie de vivre. Ce métier, elle le faisait par goût et l'aurait bien continué si l'heure de la retraite et la fin des gardes-barrières n'avaient pas sonné !



Gardes-barrière françaises au début du siècle

Monsieur Dereau

(32 ans), garde le passage à niveau de Boussu depuis deux ans. Au début du mois de mai 1994 il dut cesser ses activités suite à la modernisation de la signalisation de cette gare, qui jusqu'alors fonctionnait encore mécaniquement. Tous les postes de signalisation intermédiaires ont été supprimés au profit d'une signalisation centralisée dans une zone à grande affluence, en l'occurrence Saint-Ghislain. Cette gare importante dispose d'un poste qui télécommande l'ensemble de la ligne jusqu'à Quiévrain.

Non sans quelques amers regrets, monsieur Dereau évoque



Monsieur Dereau et la barrière bientôt automatisée

sa carrière brève mais riche en expériences.

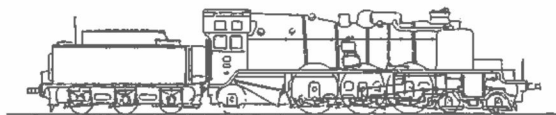
Selon les horaires, il travaillait de 4 heures 30 à 12 heures 30, ou de 15 heures 30 à 23 heures 45. Dès le petit matin, avec le chef de gare, il ouvrait la gare, la salle d'attente, remettait tout

en ordre et accueillait les premiers clients. Eh oui, à Boussu, la hiérarchie, on ne connaissait pas, ou enfin presque ! On y travaillait de bonne humeur, les rôles n'étaient pas cloisonnés et la faible densité du trafic ne justifiait pas la présence du chef de gare à plein temps. Chacun, y était un peu "touche-à-tout", mais lorsqu'il s'agissait d'une tâche spécifique, le responsable de la fonction s'y appliquait avec ardeur et conscience.

Monsieur Dereau faisait partie des signaleurs de deuxième catégorie (les catégories étant regroupées en fonction de l'importance du trafic et du poste de signalisation). Chaque jour, après le passage du train, il levait la barrière d'acier couvrant toute la largeur de la voirie, à l'aide d'un treuil. Auparavant, cette barrière était munie de chaînes afin d'éviter que des piétons trop pressés ne passent en dessous. Mais certains, malgré les interdictions, n'hésitaient pas à la franchir. Goût du risque, de la provocation, nul ne le sait ! Le garde-barrière se souvient du jour où un cycliste imprudent s'était trop approché de la barrière. Quand celle-ci s'est levée, le vélo fut emporté. Heureusement, le cycliste avait eu la bonne idée de descendre de son véhicule. On peut aisément imaginer ce qui lui serait arrivé s'il était resté sur sa bicyclette.

Monsieur Dereau appréciait son métier non seulement pour la diversité du travail, mais aussi pour les contacts qu'il entretenait avec la clientèle.

"Je voyais pas mal de monde et j'étais proche du public. En plus, je n'étais pas enfermé dans un bureau 8 heures par jour. J'accompagnais les voyageurs sur les quais et donnais les autorisations de passage aux trains. "C'était vraiment gai" dit le garde-barrière, un regret dans la voix.



Elles ont intéressé les écrivains

De tous les métiers du chemin de fer, celui de garde-barrière reste le plus méconnu. Peu d'écrivains et de chercheurs se sont penchés sur sa vie. Sans doute l'estimaient-ils peu digne d'intérêt. La garde-barrière est une figure emblématique de nos campagnes; notre mémoire gardera toujours l'image d'une femme pleine de vie et de verve, qui, de sa maisonnette, surveille le trafic et actionne sa manivelle dès l'annonce sonore de l'arrivée d'un train. Ainsi les quelques anecdotes glanées au hasard des recherches témoignent d'une existence pittoresque, totalement dévouée au rail et rythmée par le passage des trains.

La maisonnette

Dès l'origine, les agents en charge du gardiennage doivent vivre près de leur lieu de travail. Aussi habiteront-ils le plus près possible de la barrière dont ils ont la garde.

L'emploi étant peu rétribué (4,60 F par jour en 1922) l'agent avait l'usage d'une maison dont le loyer était très modeste.

Le charbon nécessaire au chauffage lui était fourni par le chemin de fer. Ainsi la garde-barrière évoluait entre sa loge et la maisonnette.

Construite le long de la voie, souvent isolée en pleine nature, elle était entourée d'un jardin, d'un potager et quelquefois d'un verger. La maison elle-même s'agrémentait de nombreuses annexes, comme par exemple une grange, ...

"La maison de la garde-barrière est là, au coin de la route qui traverse la ligne, ... Basse, les murs lézardés, les tuiles de la toiture mangées de mousse, elle s'écrase d'un air abandonné de pauvre, au milieu d'un jardin qui l'entoure, un jardin planté de légumes, fermé d'une haie vive et dans lequel se dresse un grand puits aussi haut que la maison..."

Emile Zola, *la Bête humaine*

«...C'était une bonne vieille maisonnette de garde-barrière, toute seule dans une grande courbe, entre la ligne et la rivière... perdue en pleine nature, à 3 kilomètre de tout village... avec son jardin d'un côté et son verger de l'autre, son puits, sa source, son petit lavoir et ses baraques...»

Henri Vincenot, mémoires d'un enfant du rail

Changement de poste !!!

Marie-Thérèse Verbeeck raconte son déménagement

«...Elle et sa famille devaient quitter leur chère Campine pour aller s'établir à Hove, où un emploi de garde-barrière était devenu vacant. Le déménagement s'effectua par train, un jour glacial de janvier 1922. A partir de la gare de Nijlen, un wagon fut poussé jusqu'à la maisonnette où tout le mobilier fut chargé. En gare de Nijlen, on accoupla le wagon à un train qui s'achemina à Kontich-Kazernen; là, le tout fut transbordé sur un wagonnet, qui, à son tour, fut propulsé par des leviers jusqu'à la maisonnette de Hove. Ni les intempéries ni le voyage chaotique n'avaient entamé la capacité de pont de leurs poules, puisqu'à leur arrivée à Hove, on constata avec joie qu'elles avaient pondu cinq oeufs en route...»

Le Rail, mars 1973

L'art d'arrondir les fins de mois

Parfois, la paie conjugquée de la garde-barrière et de son mari suffisait à peine pour s'assurer une vie décente. Elle ne se contentait pas de surveiller le passage à niveau et de s'occuper du ménage mais, pour améliorer le quotidien, elle s'attelait à des tâches qui n'entravaient pas le bon fonctionnement du rail. Beaucoup pratiquaient le jardinage avec art et entre deux trains binaient, arrosaient, ensemençaient le potager, nourrissaient la basse-cour, ramassaient les fruits dans les vergers. Ne les appelaient-on pas les paysans du rail! Cette habileté bucolique fut à l'origine d'un concours du plus gros légume, organisé par la société nationale des chemins de fer français. D'autres encore effectuèrent des travaux de couture. Certaines, guéris-

seuses réputées, soignaient les brûlures, les verrues, ... avec des herbes et des incantations. Ainsi avec le talent des unes et les mains expertes des autres, la famille voyait son ordinaire amélioré.

«... Ces femmes gardiennes de la ligne cousaient de la confection toile pour M. Delessart, un contremaître qui passait en voiture toutes les semaines distribuer l'ouvrage coupé et prendre le fini...»

P. Hamp, Braves gens de France

«... Les oeufs des barrières étaient si réputés que les coquetiers les payaient plus chers que les oeufs de la ferme...».

H. Vincenot, Mémoires d'un enfant du rail

Le désennuyant...

En réponse à certaines questions concernant le nombre d'enfants courant autour de la maisonnette, une gardienne parla de certain train de nuit appelé "le train de l'amour"

Si le travail diurne de la garde-barrière interdisait toute distraction, la nuit n'était pas souvent synonyme de tout repos. *«Autrefois, les passages à niveau de cette ligne secondaire étaient la nuit normalement fermés. On ne les ouvrait que si une voiture demandait à les franchir... Le trafic automobile avait obligé de mettre les passages au régime ouvert. Les gardes-barrières étaient alors tenus de se découcher pour fermer la route à l'annonce des convois. A 2h27 le dernier train de voyageurs atteignait le sémaphore terminus et plus rien ne roulait jusqu'à cinq heures du matin que le 4327 marchandises souvent en retard. Les cantoniers, maris des dames gardes-barrière, sortaient pour la manoeuvre et comme ils ne se rendormaient pas tout de suite ils pensaient au "desennuyant". Cela augmentait les familles.*

P. Hamp, Braves gens de France,

Une entente parfaite

Tout le monde connaissait la garde-barrière. Pour se rendre dans les champs ou aller au travail, on était obligé de traverser la ligne. Là, goguenarde, hâbleuse, attendait la surveillante des

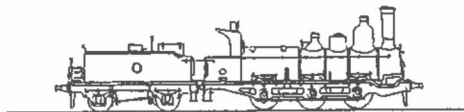
voies.

Elle les appelait tous par leur prénom, elle savait *''le degré de patience de chacun, le mot qu'il fallait dire à celui-ci, la réserve dont il fallait se garder face à celui-là.''*

Mme Vielvoye a été garde-barrière pendant 41 ans au 'Hareng' entre La Préalles et Milmort. Elle n'oublie pas les bagarres homériques vécues avec les fermiers du coin.

''...Souvent les fermiers m'ont crié d'ouvrir les barrières. "Marguerite, Marguerite, ouvre la barrière, nous avons encore le temps de passer" criaient-ils. A chacun, je répondais: "Tu dois être content que je ne te laisse pas tuer". Une fois, l'un d'eux a eu le culot de l'ouvrir lui-même! Mal lui en a pris! Le train a rasé le bout du nez de son cheval!...' ''

Le Rail, septembre 1956



Quand la garde-barrière n'habite pas sur place...

Olga était veuve de cheminot et mère de deux enfants. Elle assurait le gardiennage du petit passage à niveau situé sur la ligne Herbesthal-Eupen.

''...Elle habitait à Hindel au-delà de Montzen, endroit difficile à atteindre. Comme elle devait à la fois assurer la fermeture des barrières pour le passage du dernier autorail d'Eupen et s'embarquer sur le même autorail à 1 kilomètre de là, en gare d'Herbesthal, après avoir réouvert les barrières pour la nuit, une consigne locale avait été rédigée pour prévoir son embarquement sur place, lorsque l'autorail avait dégagé le passage à niveau. Olga s'était équipée d'un petit strapontin qu'elle plaçait le long de la voie. Une fois embarquée, le chef-garde balançait l'objet d'un coup de pied dans le fossé où Olga le récupérait le lendemain. Pour débarquer Olga, il suffisait de l'aider de la main. Ce système a fonctionné à la satisfaction générale jusqu'au jour où les barrières ont été automatisées...' ''

J.C.Ledronard, Mémoires d'un agent des trains de la région liégeoise

Un métier qui aime la lecture et la littérature

Deux femmes ont trouvé le bonheur le long de la voie, près de leur barrière.

Christiane Cabanne consacre tout le temps libre que son métier lui laisse pour s'adonner à sa passion: dévorer le plus de livres possible. Son existence, limitée physiquement à la loge de garde, s'élargit sur l'univers grâce à ses lectures.

«...Mon mari a compris un jour que jamais je ne guérirais et m'a dit, moitié plaisantant, moitié mécontent : "Si tu étais garde-barrière, tu pourrais lire en étant payée!" J'avais découvert ma vocation, je savais enfin pour quoi j'étais faite: pour vivre huit heures par jour, coincée sur quatre mètres carrés, entre le ballast (surchauffé l'été) et la route où la circulation ne ralentit que la nuit... Je souhaite que la suppression des barrières soit repoussée. Je supplie la SNCF : "Fermez vos barrières le plus tard possible, s'il vous plaît." C'est fabuleux d'avoir enfin la solitude absolue pour lire...»

J.Chancel, Le livre franc

Rose Combe, garde-barrière, connut son heure de gloire dans les années trente, lors de la parution de son roman : «Le Mile de Garret». Vialatte, dans sa préface, présente ce personnage extraordinaire qui, autodidacte, s'asseyait au coin du feu pour lire Goethe, Balzac et Proust. Entre son logis et sa barrière, elle écrivait la vie simple et droite des petites gens.

«...Rose Combe habitait une maisonnette en briques rouges, accotée au passage à niveau... elle administrait la voie, nourrissait ses deux enfants, puis débarrassait la toile cirée avant de s'asseoir pour lire... et écrire... » Vous comprenez, le premier train passe à 4 heures, le second à 6. Une fois que j'ai fait mon café, ce n'est pas la peine de me recoucher.» disait-elle à Vialatte qui lui demandait comment lui était venue l'idée d'écrire et il achève sa préface sur ces lignes: " C'est

parce que ses doigts ne sont pas souillés d'encre que la poésie descend pour elle tous les matins au train de 4 heures et lui tient compagnie au moment du café..."

Rose Combe, Le Mile des Garret, préfacé par Alexandre Vialatte.

La garde-barrière dans la tourmente

Dès le début de la guerre, les cheminots ont résisté. A tous les échelons de la hiérarchie, ils ont saboté le rail, détourné, harcelé, immobilisé les trains et aussi surveillé de près les cargaisons et leur destination. De nombreux faits nous racontent l'héroïque comportement des cheminots.

Certains faits mettent en lumière la contribution de nos gardes-barrières. Par leur aide et leur accueil, elles ont contribué modestement à l'hébergement de personnes en fuite, à la collecte de renseignements et à leur transfert vers les alliés...

Même les actes les plus discrets restent remarquables car ils témoignent d'un engagement total à la résistance.

"Il y eut des notes comiques parmi les péripéties de ce drame grandiose dans lequel toute une corporation se trouve engagée." E.Cattin, Trains en détresse

Rappelons l'aventure de cette garde-barrière qui, veuve et tranquille, est réveillée en pleine nuit par des cheminots qu'elle va aider.

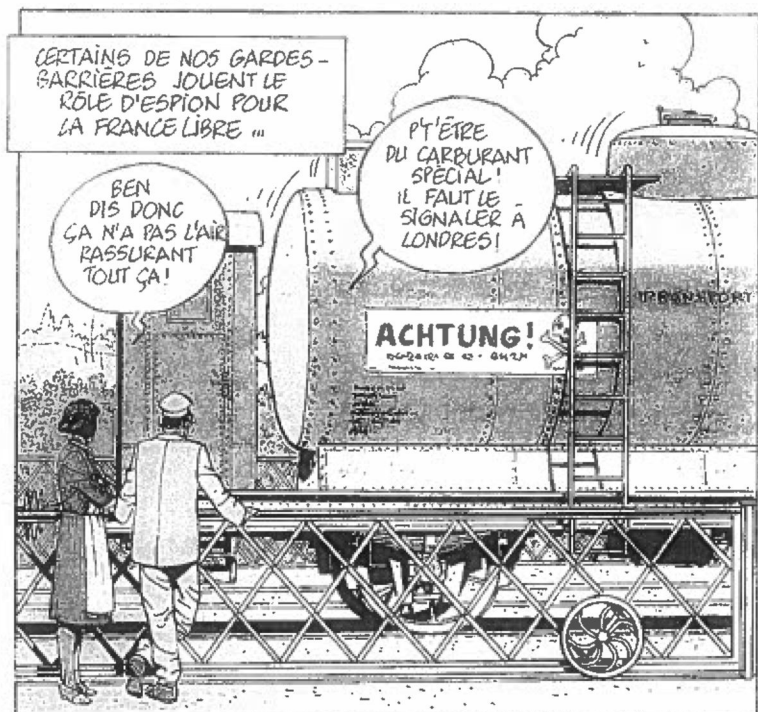
"...Ils frappèrent à la porte à plusieurs reprises. Une voix de femme répondit enfin, qui parut étranglée par la peur... La femme poussa des cris d'apitoiement en voyant dans quel état se trouvaient Vinot et son compagnon.... La garde-barrière revint avec des corsages, des jupes,... elle revint vers eux et ne put s'empêcher de rire en découvrant le parti qu'ils avaient pu tirer de ces guenilles..."

E.Cattin, Trains en détresse

Nous rappellerons ces gardes-barrières qui profitèrent de leur poste stratégique pour espionner les convois, transmettre à Londres ou directement à la Résistance tous les renseignements qu'elles avaient obtenus sur les trains et leur chargement.

Roland et Juillard, Cheminot, Histoire et légende du rail

J.Delmelle, dans ses articles sur les faits de résistance des cheminots, renseigne plus d'un acte héroïque auquel le garde-barrière a apporté sa contribution. J.Delmelle, le Rail 1969



Un lieu d'observation apparemment anodin...

Un peu de vocabulaire

Chemin de fer

Ce mot est un calque du terme anglais 'railway' composé du mot "way" (voie) et du mot "rail" (barre).

Il apparaît en France en 1784 (Monsieur de Givry : Le journal de mon voyage d'Angleterre) et est utilisé en 1787 dans les régions de Saint Etienne, du Creusot et de Lyon, où de nombreuses mines étaient exploitées.

Il signifiait alors "un chemin composé de deux barres de fer facilitant le glissement des roues des voitures à chevaux."

Ce n'est qu'en 1823, date de l'ouverture de la ligne Saint-Etienne-Andrézy, que le terme sera accepté comme s'appliquant à "une voie de communication formée de deux rails métalliques parallèles, sur lesquels roulent les trains." Vers 1850, il s'appliquera, par extension, au moyen de transport lui-même utilisant des véhicules qui roulent sur la voie ferrée. En 1878, l'Académie française lui reconnaîtra un troisième sens désignant l'entreprise qui administre et gère le réseau.

Chemineau-Cheminot

'Chemineau' désigne proprement le vagabond qui erre par les chemins et vit de menus travaux, de larcins,...

Par dérision, ce mot, vers 1891, qualifiera, dans les ateliers de construction, les ouvriers terrassiers qui vont d'un chantier à l'autre. Vers 1897, il s'appliquera d'une manière plus générale aux ouvriers des voies ferrées. Il faudra attendre 1932 pour que l'Académie française distingue chemineau (le vagabond) du cheminot (l'employé).

Aujourd'hui, Cheminot s'applique à chaque personne employée par les Chemins de fer sans distinction de profession ou de grade.

Carte postale



Extraits du règlement SNCB

CHAPITRE V.

MESURES A PRENDRE EN CAS DE BROUILLARD.

ART. 232. — En cas de brouillard, le garde-barrière prend les mesures suivantes :

1^o allumer ses lampes et préparer ses signaux comme en régime de nuit;

2^o maintenir ses barrières fermées normalement, ainsi que les passe-piétons, si ceux-ci sont fermés pour le passage des trains. Pendant toute la durée du brouillard, les barrières sont donc soumises au régime des barrières normalement fermées (art. 220);

3^o ce régime est commencé et terminé après accord par téléphone avec inscription aux carnets E.S. 390 et E.S. 391 des deux postes (poste annonceur et poste de garde-barrière). Ces inscriptions se font comme suit :

« P.N. n^o 25 Brouillard » avec heure et numéro;

« P.N. n^o 25 Fin de brouillard » avec heure et numéro;

4^o la garde-barrière autorisée normalement à vaquer aux occupations du ménage ne jouit plus de cette faculté. Elle se tient en permanence au treuil de manœuvre, barrières normalement fermées.

Les prescriptions reprises sub 2^o, 3^o et 4^o ci-dessus ne sont pas applicables aux barrières des P.N. couverts par des signaux (enclenchées ou non) étant entendu qu'en temps de brouillard, la fermeture des barrières doit précéder l'ouverture des signaux.

ART. 233. — Lorsque, par suite de l'intensité de la circulation routière, l'application des prescriptions ci-dessus donne lieu à des entraves inadmissibles du trafic routier,

Avril 1955.

ART. 214. — Outils et matériel en service.

Le personnel garde-barrière de chaque P.N. doit disposer de l'outillage et du matériel en service suivant :

DENOMINATION	Pièces
Bloc d'arrêt (A, B ou C) suivant le profil des rails	2 (1)
Baquet en fonte à charbon	1
Brosse à balayer en pla-sava	1
Burette en fer blanc à piston de 1/2 litre	1
Cadenas accrochable en fer avec 2 clefs	1
Chaînes pour cadenasage des barrières, à prévoir en cas de besoin par le chef immédiat (à confectionner par hommes de métier du groupe)	— (2)
Clef à molette de 250 mm de longueur	1
Curette pour nettoyer les ornières des rails	1
Drapeau jaune de signalisation à hampe longue	1
Drapeau rouge de signalisation à hampe longue	2
Drapeau vert de signalisation à hampe longue	1
Etui à pétard en fer blanc à 10 cases sans bandouillère	1
Lanterne à 4 couleurs	4
Lampe pour dito	4
Levier en fer de 1 m de long et 28 mm de diamètre	1
Bout de tige creuse pour fixation du drapeau de signal dans la voie (pour couverture d'un obstacle)	2
Marteau à main en acier de 800 gr. avec manche	1
Pelle à feu ordinaire	1
Pelle-escoupe	1
Pétards	10
Pioche double	1
Poêle n° 3	1 (3)
Seau en tôle de fer galvanisé	1
Disque « Circulation routière interdite »	2
Support pour disque et lanterne	2

Le personnel garde-barrière de chaque P.N. doit disposer de :

— par agent titulaire de poste : 1 cornet d'appel en zinc plus 1 embouchure de réserve;

— par poste : 1 cornet d'appel en zinc de réserve plus 1 embouchure par remplaçant.

Il doit en outre se munir de :

— une boîte d'allumettes en bon état;

— une montre, ou une horloge ou un réveille-matin bien réglé.

(1) Les blocs d'arrêt sont prévus dans les cas suivants :

1) aux P.N. situés sur des lignes en pente de plus de 10 mm par m;

2) lorsque la pente de la ligne est supérieure à 5 mm par m et inférieure ou égale à 10 mm par m, des blocs d'arrêt sont prévus au premier passage à niveau situé au delà d'une gare ou d'un raccordement en pleine voie, dans le sens de la descente. Lorsque la pente est égale ou inférieure à 5 mm par m aucun bloc d'arrêt n'est à prévoir.

D'une façon générale, des blocs d'arrêt ne sont pas prévus aux P.N. situés en gare, à proximité d'un poste disposant de ces accessoires.

(2) Nombre à déterminer dans chaque cas.

(3) Lors de la construction de nouvelles loges ou en cas de remplacement du poêle n° 3, on doit prévoir un poêle n° 4.

Notes

- (1) (2) (4) (5) (6) J. DELMELLE, Histoire des chemins de fer belges, Paul Legrain, Bruxelles, 1977, p.18, p.29, 35, 40, 143-145
- (3) F. LEBBE, Au Fil du Rail, Livre XXIV, Editorial Office, Bruxelles, 1949, p.9
- (7) F. LOISEL, Législation et jurisprudence des chemins de fer belges, Bruylant-Christophe et Cie éditeurs, Bruxelles, 1871, p.170-171
- (8) F. LOISEL, Annuaire spécial des chemins de fer belges, Bruylant-Christophe et Cie éditeurs, Bruxelles, 1880, p.5-7
- (9) F. LOISEL, Annuaire spécial des chemins de fer belges, Bruylant-Christophe et Cie éditeurs, Bruxelles, 1892, p.209
- (10) H. VINCENOT, La Vie quotidienne dans les Chemins de fer au XIXème siècle, Hachette, Paris, 1975, p 208-209

Bibliographie

- Encyclopédie AZ, vol. IV, éditions Atlas, 1983, p. 1221 à 1230
- Annuaire du Ministère des Chemins de fer, 1885, 1900, 1926
- Annuaire SNCB, 1927, 1930, 1952
- BAROLI M., le Train dans la littérature française, thèse, Paris-Universités, 1963
- BAROLI M., Lignes et Lettres, Anthologie littéraire du Chemin de fer, Paris, Hachette, 1978
- BOUQUET G., Petits Métiers oubliés, Les gagne-misère / volume 3, Jean-Cyrille Godefroy, 1987
- CHANCEL J., Le Livre franc, Actes Sud
- DELMELLE J., Une dynastie des Cheminots, in Le Rail, Bruxelles, 1960
- DELMELLE J., Paysages ferroviaires, Bruxelles, 1965
- DELMELLE J., Histoire des chemins de fer belges, Paul Legrain, Bruxelles, 1977
- HAMP P., Braves gens de France, NRF, Paris, 1939
- LEBBE F., Au Fil du Rail 1-5, Editorial-Office, 8 rue des Hornes, Bruxelles, 1946-1949
- LEBBE F., Au Fil du Rail 23-26, ibidem
- LEDRONARD J.C., Mémoires d'un Agent des trains de la région liégeoise, 1991
- LOISEL F., Annuaire spécial des chemins de fer belges, Bruxelles, Bruylant-Christophe et Cie éditeurs, 1835-1890
- LOISEL F., Législation et Jurisprudence des Chemins de fer belges, Bruylant-Christophe et Cie, Bruxelles, 1871
- VINCENOT H., La vie quotidienne dans les chemins de fer du 19e siècle, Hachette, Paris, 1975

VINCENOT H., Mémoires d'un enfant du rail, Hachette littérature,
Paris, 1980

ZOLA E.. La Bête humaine

ARTICLES PARUS DANS LA REVUE "LE RAIL"

Nos porteurs d'avis, VII-1956, p. 10 à 12

Que pensent les porteurs d'avis de leur situation ?, mars 1958, p. 4 à 8

La garde-barrière, Ville S., III-1958, p.11

La signalisation routière aux passages à niveau, Verberckt, IV-1966, p.9 à 11

Il y a toujours un passage à niveau, PASTIELS P., III-1970, p. 16 à 17

La sécurité aux passages à niveau, Vandepuette, X-1970, p.6 à 9

Où en est l' "automatisation" à la SNCB, VIAL C., III-1970, p. 30, 33

La suppression des passages à niveau, Perleau J., XI-1975, p. 8, 11

L'électricité au service de la sécurité, PASTIELS P., XI-1978, p. 8 à 11

La signalisation ferroviaire en Belgique, Finet G., X-1979, p. 5 à 8

La signalisation ferroviaire en Belgique, Finet G., XII-1979, p. 7 à 10

Une garde-barrière centenaire à Hove, III-1973

1835-1985, les cheminots et leur travail, Gilleaux, V-1985

RÈGLEMENTS SNCB

Fascicule 501

Règlement général de la signalisation (R.G.S.), fascicule VI : Passages à niveau. Titre III : Passages à niveau gardés, 1954

Table des illustrations

Page de couverture

La garde-barrière en 1850, in Cheminots d'époque, uniformes ferroviaires d'antan, dessinés par J. Thiriar, édité par la SNCB

Page 8

Programme d'inauguration du Chemin de Fer Malines-Bruxelles, in J. Lebbe, Au fil du Rail 1-5, XXIV, p.4

Page 10

Le Belge, tiré de Au fil du Rail, XXIV

Page 11

Le réseau belge en 1840, in Au fil du Rail XXIV, p.6

Le réseau belge en 1870, in Au fil du Rail XXIV, p.7

Page 12

Inauguration du Chemin de fer de Bruxelles à Malines, tableau SNCB

Page 14

Sémaphore à trois positions, dessin, in Lebbe, Au fil du Rail, III

Page 15

La signalisation de 1908 à 1949, idem

Page 17	Document SNCB
Page 18	Garde convoi, in Cheminots d'époque, ib.
Page 20	Coureur, in Cheminots d'époque, ib.
Page 21	Barrière roulante, dessin in Au fil du Rail, IV
Page 22	Barrière basculante, idem
Page 23	La maison du garde-barrière, plan du pignon, coll. M. Pastiels
Page 24	Plaque émaillée in Règlement général de la Signalisation, fascicule VI, tome III
Page 25	Conseil de sécurité, in Règlement général de la Sécurité
Page 26	Loge du passage à niveau 52/23, à Niel, photo de B. Dieu
Page 27	Document La vie du Rail
Page 29	Plaque émaillée, Règlement général de la Signalisation
Page 30	Document Le Rail
Page 31	Monsieur Dereau, Photo Arc
Page 39	Extrait de Cheminot, de I.Roland et A. Juillard, Temps Actuels, 1991
Page 40	Floreffe, Passage à niveau, Niels
Pages 41-42	Règlement général de la Signalisation

Vignettes de fin de chapitre

F. Lebbe, Au fil du Rail, vol I-V

Page 12	Locomotive à voyageurs, modèle "Belpaire", Type 1, 1864
Page 16	Locomotive à voyageurs, modèle "Mac Intosh", Type 18, 1905
Page 19	Locomotive à voyageurs, modèle "Flamme", Type 9, 1905
Page 32	Locomotive à voyageurs, modèle "Pacific", Type 10, 1910
Page 36	Locomotive à marchandises, modèle "Belpaire", Type 29, 1875

Table des matières

Préface de R. Pâquet	5
Avant propos de M. PASTIELS	7
Un peu d'histoire	9
La sécurité, maître-mot du Chemin de fer ..	13
La grande famille des Cheminots	17
Garde-barrière, un nouveau métier	20
Le beau métier de garde-barrière	27
Madame Douillez	27
Monsieur Dereau	31
Elles ont intéressé les écrivains	33
Un métier qui aime la lecture et la littérature	37
Un peu de vocabulaire	39
Carte postale	40
Règlement SNCB (Extrait)	41
Notes	44
Bibliographie	44
Table des illustrations	45
Remerciements	48

Remerciements

à Madame Douillez, ancienne garde-barrière
à Monsieur Dereau, cheminot signaleur

à Monsieur Pastiels, chef de gare adjoint gare du Midi, collectionneur et historien du rail

à Monsieur Dieu, président de PRT, asbl, sauvegarde le patrimoine ferroviaire
à Monsieur Englebert, ancien cheminot, mémoire du rail,
pour leurs conseils

à la SNCB, Bruxelles

Monsieur Gilleaux, relations publiques et presse

au Musée du Train, gare du Nord

Monsieur Thys, conservateur en chef, responsable du service patrimoine historique de la SNCB

Monsieur Chevalier, conservateur adjoint

au Centre de documentation

Madame Verbeurgt, documentaliste

Monsieur Collet

au service photos

Monsieur Coquelet, responsable du service photographique

Monsieur Bantuelle, archiviste

à la SNCB, région Mons-Saint-Ghislain, Boussu

Monsieur Vandijck, chef de gare à Saint-Ghislain

Monsieur Vilain, chef de gare à Boussu

Monsieur Lerate, chef de gare à Leuze

Monsieur Philipart, district sud-ouest archive

à Imadoc, RTBF



Ont collaboré à cette réalisation

Pour l'interview de Monsieur Dereau, à Boussu : Dino Attanasio et Geneviève Floche
Photographies réalisées par Tamara Boulouss

Pour l'interview de Madame Douillez, à Ath : Alain Cantillana et Stéphanie Jacques

Recherches documentaires : Alain Cantillana, Stéphanie Jacques, Eric Znamensky

Rédaction : Roxane Tilman, Stéphanie Jacques, Eric Znamensky

Réalisation technique : Mircelle Delrée

Achevé d'imprimer pour le compte du Secrétariat général de l'Arc le
5 septembre 1994 sur les Presses de l'Imprimerie Van Ruys

Métiers, reflets des hommes

Titres à paraître

Le nez
Le facteur d'orgues
L'héliculteur
Le berger
Le géobiologue
Le fabricant de masques
La conteuse
Le fabricant de pains de glace
L'habilleuse de potales
Le maréchal-ferrant
L'écrivain public
Le stuqueur
Le cirier
La dentelière
Le taupier
Le tanneur
Le meunier

Renseignements

aux Editions de l'Arc, Luxor Parc 16, Bruxelles 1160 - Tél 02. 675.00.50