



# Une dynastie de CHEMINOTS

Une œuvre de  
J. DELMELLE

## V. — POESIE POUR LES UNS, PROSE POUR LES AUTRES

Pendant près de trente années, le chauffeur Augustin Barbeaux sert loyalement les chemins de fer.

Les premiers remorqueurs sont dépourvus de cabines. Prisonniers de l'étroite plate-forme séparant la chaudière du « bac à charbon », machinistes et chauffeurs n'ont rien, absolument rien qui les protège contre l'implacable soleil des canicules, le vent qui rabat la fumée, le froid coupant, la pluie qui tombe dru, la grêle, la neige. Les poètes de ces temps héroïques célèbrent le chemin de fer, glorifient le progrès, voient dans le remorqueur une sorte de Messie moderne de la civilisation mais ne songent guère au calvaire qu'endurent les hommes « de pont », toujours sur la brèche, la poitrine collée à la chaudière, le corps enveloppé dans un perpétuel courant d'air. Théodore Weustenraad écrit des vers pompeux qu'il déclame, certain mardi gras, devant un parterre de personnalités de toutes dimensions réunies à l'invitation de Charles Rogier, alors ministre des Travaux publics, dans son petit hôtel face à la porte de Schaerbeek, à Bruxelles :

*Symbole intelligent de force créatrice,  
Du canon détroné, sublime successeur,  
Héraut d'un avenir de paix et de justice,  
Salut, ô noble remorqueur !  
Salut, géant d'airain aux brûlantes entrailles...*

Edouard Wacken, de son côté, exploite le même thème mais il a une pensée pour les hommes qui guident le « monstre » :

*Voyez ! un pauvre enfant du peuple, un prolétaire,  
Est son maître, et, debout sur la croupe d'airain,  
Le dirige à son gré, l'excite ou le modère,  
Et le monstre obéit, docile sous sa main...*

Un troisième porteur de lyre, Anatole de Madre de Norguet, au lendemain de l'inauguration du chemin de fer de Namur, se rend coupable d'une ode claironnante :

*Voyez passer rapide, ainsi qu'un météore,  
Le cortège brillant de ces chars merveilleux ;  
De leur poids le sol tremble encore,  
Qu'ils disparaissent à nos yeux.  
Leur tête s'illumine et fume ;  
On dirait que la foudre allume  
Devant eux un embrasement ;  
Leur course à l'égal du tonnerre  
Dévore l'espace, et la terre  
S'ébranle à leur magissement...*

Beaucoup d'autres poètes plus ou moins inspirés — de Victor Hugo à Marcel Thiry en passant, notamment, par Alfred de Vigny, Paul Verlaine, Emile Verhaeren, Valéry Larbaud, Blaise Cendrars — chanteront aussi le chemin de fer. Le chemin de fer qui permet d'aller chercher ailleurs le bonheur qu'on ne trouve pas sur place ! Le chemin de fer qui donne à admirer des sites mobiles et procure, à qui le veut, un brin d'illusion ! Le chemin de fer qui va à la rencontre de l'inconnu et grâce auquel on peut goûter la griserie nouvelle — et d'autant plus agissante — de la vitesse !

Les poètes, dit-on, transposent la réalité. Ils l'idéalisent. Ils font de l'or avec du plomb. Et s'ils ne parlent pas des cheminots, c'est parce que ceux-ci appartiennent encore, en quelque sorte, au domaine de la prose. C'est en prose d'abord qu'on écrit l'histoire, en prose de tous les jours.

Augustin, donc, pendant près de trente années, est sur le « pont ». Pour faire de la vapeur, il faut de l'eau et du feu. Pour entretenir le feu, il faut du charbon. Augustin enfourne le charbon dans la chaudière. Il se courbe, il se redresse et, pendant des heures, répète inlassablement les mêmes gestes. Il les répète l'été, il les répète l'hiver. Il a, heureusement, une carcasse de gladiateur. Sur la plate-forme métallique, revêtu de sa capote en peau de bique, la tête prise dans une sorte de cagoule de grosse laine, il n'a pas le temps d'admirer le paysage : sur sa plate-forme, c'est le coup de feu continu. Un remorqueur, ça ne fait que manger du charbon. Il en réclame sans cesse. Augustin lui en donne. En dépit de sa forte constitution, lorsqu'il a fini sa journée, il est brisé, moulu, anéanti. Le lendemain, il a récupéré ses forces et il recommence son travail de forçat. Il le recommence chaque jour de l'année. Il le recommence tous les jours, pendant trente ans, trente ans pendant lesquels il voit nombre de ses compagnons tomber après avoir livré, à la maladie, un duel silencieux et acharné.

Non, la vie d'Augustin n'a rien qui puisse inspirer les poètes de l'époque. Augustin fait son travail comme il doit être fait, consciencieusement, sans récriminer. Il aurait cependant quelques bonnes raisons de se plaindre, pas vrai ? Parfois, le soir, quand il a fini, il est transpercé jusqu'à la moelle. Il ne sent plus ses mains. Il ne sait plus remuer ses doigts crispés. Et puis, il a la tête douloureuse, pleine de bruits assourdissants. Le remorqueur souffle sa vapeur avec force, en criant à tout casser. Il y a la cloche avertisseuse que le machiniste fait retentir plus souvent que nécessaire. Il y a toutes ces ferrailles entrechoquées en permanence. Les wagons sont reliés entre eux par des chaînes. Il n'y a pas de tendeurs pour rapprocher les butoirs lors de l'attelage, et, à chaque démarrage, à chaque arrêt, à chaque variation dans l'allure du convoi, c'est une cascade de chocs pénibles et sonores.

Avec Augustin, à côté de lui, il y a le machiniste. Entre un chauffeur et un machiniste, il y a de la marge. Le chauffeur s'occupe de l'entretien du foyer. Il l'alimente. Il travaille de la pelle : du charbon, encore du charbon. Le machiniste, lui, tient la barre. Il guide le train. Il règle son allure. Il a un bel uniforme : képi, vareuse à deux rangées de boutons. Il ressemble à un capitaine de vaisseau. Il est, pourrait-on dire, l'« esprit » du remorqueur. Il est exposé, lui aussi, à tous les vents, aux brouillards glacés, aux pluies de neige fondue, à la bise, aux bourrasques. Il travaille moins dur. C'est-à-dire qu'il n'effectue pas du tout le même travail. Il est la main qui manœuvre le frein et actionne la cloche. Il est l'œil dont la vigilance doit prévoir l'obstacle. Les machinistes d'aujourd'hui trouvent, dans les signaleurs, de précieux auxiliaires. Il ne faut pas croire, cependant, que leur tâche soit des plus aisées. Elle est peut-être plus facile que celle de leurs devanciers, mais leur responsabilité, par contre, s'est accrue parallèlement, pourrait-on dire, avec l'accroissement de la vitesse et le développement du réseau. Une inattention peut toujours être fatale. La preuve que les machinistes d'aujourd'hui font leur travail avec toute la conscience requise, c'est qu'il n'y a presque jamais d'accident. Rien n'est plus sûr qu'un train. Chaque

jour, sur les routes, il y a des morts et des blessés. Chaque jour il y a des avions qui tombent. Mais il est rare de voir un train qui en tamponne un autre. Le système est bien au point. Et, dans ce système, le machiniste est un des principaux éléments. Un élément qui remplit le rôle qui lui est assigné avec une scrupuleuse attention.

Du temps d'Augustin, il n'est pas encore question de signalisation. Les trains ne font que vingt-cinq ou trente kilomètres à l'heure. On se repose entièrement sur la vigilance du machiniste. S'il risque de rejoindre le train qui précède le sien, il doit modérer l'allure et garder ses distances. Si une vache traverse la voie, ce qui peut se produire car des palissades n'interdisent pas partout l'accès aux rails, il doit éventuellement stopper. Le règlement général contient un certain nombre d'articles qui s'adressent tout spécialement à lui, tels ceux-ci :

» 11. — *A l'approche des stations, la vitesse des locomotives ne dépassera pas un mètre par seconde.*

» 12. — *Tout convoi ordinaire ou spécial, marchant soit aux heures fixées, soit hors des heures déterminées, soit de jour, soit de nuit, ralentira convenablement sa marche aux abords des ponts mobiles, de manière à ce que le chef garde puisse descendre et que, sur le signal qui serait donné, on puisse arrêter complètement avant d'être à l'entrée du pont. Après le coucher du soleil, le chef garde descendra de voiture, s'assurera par lui-même, avant le passage du convoi, si le pont est fermé et bien au repos.* »

Il y a, dans l'ancien règlement général, quantité de recommandations et de prescriptions qui sont spécialement destinées aux cheminots et qui peuvent surprendre le lecteur contemporain. L'article 16, par exemple, stipule : « *Lorsqu'un convoi est en retard d'une demi-heure, le conducteur fera sortir la locomotive de réserve et l'accompagnera pour aller avec prudence à la découverte* ». De nos jours, procéder de la sorte serait un non-sens... On ne va plus à la « découverte ». Les trains, d'ailleurs, n'arrivent presque plus jamais en retard. Quand, par exception, l'horaire n'est pas respecté, l'attente n'est jamais que de quelques minutes.

Augustin a vécu à l'époque héroïque du chemin de fer, en un temps où la lenteur à peine vaincue était encore considérée comme la seule garante de la sécurité... La lenteur ! Ce que nous appelons aujourd'hui de la sorte était, alors, « rapidité inouïe ». Vers 1840, il arriva à un poète qui se nommait Victor Hugo, d'emprunter le chemin de fer. C'est en ces termes qu'il devait, dans une lettre adressée à sa femme, faire part de son impression : « *Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de points, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon ; de temps en temps une ombre, une forme, un spectre, debout, paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière ; c'est un garde de chemin qui, selon l'usage, porte militairement les armes au convoi. On se dit dans la voiture : « C'est à trois lieues, nous y serons dans dix minutes... »* »

## VI. — L'HÉROÏSME DES CHEMINOTS

Parlant de son arrière-grand-père Augustin, l'vi Marcel a sans doute un peu trop schématisé. C'est avec raison qu'il a mis l'accent sur le côté pénible de son travail. Mais il aurait dû faire remarquer, par souci de vérité, que les conditions de celui-ci se sont quelque peu améliorées au cours des trente années pendant lesquelles le chauffeur a servi les chemins de fer. Les premiers et triomphants remorqueurs étaient dépourvus de cabine faisant office de paravent et d'abri contre les intempéries. Machiniste et chauffeur étaient exposés à tous vents, asphyxiés par l'âtre fumée, brûlés par les flammèches, trempés par les averses. La lenteur relative des convois pouvait être justifiée, en partie, l'absence de protection. Il est à noter que les voyageurs connaissaient à peu près les mêmes inconvénients que les hommes de la plate-forme. Entassés dans des wagons inconfortables dont la plupart n'avaient pas de toit ou, lorsqu'ils en possédaient un, étaient démunis de

cloisons protectrices, ils avaient toutefois la faculté de s'envelopper dans des couvertures ou de jeter une bâche sur leurs épaules. Jusqu'en 1844, l'allure des trains ne s'accrut guère. L'invention de la « coulisse » par Walschaerts, chef d'atelier à Malines, simplifie le mécanisme de distribution. L'augmentation de la vitesse fit apparaître la nécessité de doter les remorqueurs d'une cabine, ce que l'on fit. La cabine, en fait, était un paravent percé d'un hublot de chaque côté, avec toit et garde-fou (ce dernier existant déjà auparavant) ; elle ne constituait pas une protection absolue, surtout pour le chauffeur, obligé de se déplacer continuellement de la chaudière à la réserve de combustible chargée sur le tender. Mais cette amélioration — c'en était une, malgré tout — ne fut pas la seule à être apportée. Le système d'accrochage des wagons fut perfectionné, de façon à éviter, dans toute la mesure du possible, les chocs, aussi désagréables que dangereux, provoqués par les heurts des wagons lors du départ et, surtout, à l'arrivée.

Combien, pendant ses trente années de service, Augustin a-t-il introduit de pelletées de charbon dans la gueule de la chaudière ? Combien a-t-il couvert de kilomètres ? Combien de voyageurs et de tonnes de marchandises, grâce à lui, grâce à ses collègues, ont été transportés d'une localité à une autre ? Au temps des diligences, il y avait annuellement environ 75.000 personnes qui circulaient par plaisir ou par nécessité. Le bilan de la première année d'exploitation des chemins de fer dans notre pays montra qu'il y avait eu 871.307 voyageurs, une recette totale de 825.000 francs et des dépenses d'exploitation de 431.000 francs. En trois ans, de 1835 à 1838, le « nouveau chemin » fut utilisé par 2.238.303 personnes. Le parc qui, en 1835, ne comptait que trois remorqueurs et 45 wagons s'élevait, en 1840, à 82 locomotives et à plus de 800 wagons. Le réseau qui ne couvrait à l'origine qu'une trentaine de kilomètres, atteignait, cinq ans plus tard, 329 kilomètres, soit dix fois plus ! En 1958, sa longueur était évaluée à 4.805 kilomètres... auxquels il fallait ajouter les 5.830 kilomètres du réseau routier, exploité par autobus. Car, délaissée presque complètement pendant un siècle, la route a retrouvé son importance ancienne grâce au moteur à essence et au pneu. Mais c'est là, comme aurait dit Kipling, une autre histoire !!

Le prodigieux développement du réseau ferroviaire, l'amélioration de la tenue des voies, l'adaptation du matériel roulant aux exigences de l'heure, sa modernisation, l'organisation du trafic et tout cela qui doit permettre à une entreprise comme celle des chemins de fer de répondre pleinement à ce qui lui est demandé, tout cela s'est fait et continue à se faire au prix de beaucoup d'attention, de conscience, d'efforts et de sacrifices. Le cheminot d'autrefois, comme celui d'hier, comme celui d'aujourd'hui, a bien fait son devoir, assumant intégralement les responsabilités contractées, dès son admission dans la grande famille des travailleurs du rail, à l'égard de la communauté. Les chemins de fer sont un « service public ». Le cheminot sert. Il ne sert pas ses propres intérêts. Il ne sert pas les intérêts d'un petit groupe de privilégiés. Il sert tout le monde. Il sert le public.

Comme la mythologie a ses héros, le chemin de fer a les siens. L'héroïsme authentique ne consiste pas nécessairement dans l'accomplissement de quelque action d'éclat ou de quelque effort dépassant la commune mesure. Il peut résider, il réside dans la lente, la patiente, la difficile obstination de l'homme à vaincre, surmonter, franchir les obstacles que le destin dresse et multiplie devant lui. Est un héros celui qui accomplit chaque jour, et toujours avec le même scrupule, le même souci de perfection, la tâche — obscure et monotone — qui est la sienne. En fait, n'est-il pas plus difficile et plus méritoire d'accomplir chaque jour de sa vie son devoir que de se jeter à l'eau, sous le coup d'une généreuse impulsion, pour sauver une personne en train de se noyer ?

Il y a eu et il y a, aux chemins de fer, quantité de « héros » du quotidien. André Malraux, dans « L'Espoir », fait dire à l'un de ses personnages : « *Je savais ce qu'il fallait faire, et je l'ai fait* ». Chacun, aux chemins de fer, sait où se trouve son devoir et en quoi il consiste. Et chacun l'accomplit simplement, avec conscience et jusqu'au bout, au mépris des dangers, au mépris de la mort elle-même.

(A suivre.)