



Une dynastie de

CHEMINOTS

Une œuvre de
J. DELMELLE

Mais j'en reviens à Adolphe Barbeaux. Après avoir exercé ses fonctions à Tubize, il fut transféré à Gembloux. Gembloux possède une gare de passage dont l'importance se révélait au spectacle que l'on découvrait à partir des quais : entrecroisement des voies d'entrée formant ce qu'on appelle un « gril », cabines de signalisation hautes comme les miradors dressés aux angles d'un camp de prisonniers, sémaphores « chandeliers », pylônes, passerelle... Le bâtiment de la gare ne payait pas de mine. Il était sans grâce aucune, de caractère strictement utilitaire (mais nos devanciers avaient, de l'utilitarisme, une conception apparemment assez curieuse) et dépourvu de tout luxe. L'vi Marcel a passé une partie de sa jeunesse dans cette gare, toujours enfumée, presque continuellement enveloppée de nuages floconneux, blancs ou cendrés. Le soir, on suspendait, à la verrière protégeant la partie du quai longeant le bâtiment central de la gare, des lampes à pétrole. Cette maigre clarté auréolait les murs poussiéreux, maculés de suie. C'était sinistre... mais, l'habitude aidant, nul ne s'en rendait compte. Les trains passaient dans un tourbillon de vapeur et dans un bruit d'enfer. On savait, rien qu'à les entendre, d'où ils venaient, quelle heure il était, quelle était leur importance. La salle d'attente, quelque temps avant l'annonce d'un convoi, se peuplait soudain d'une humanité fort mélangée, échangeant d'éloquents silences et de sonores paroles sans importance. Toutes les gares sont des carrefours. Le bonheur des uns y rencontre la détresse des autres. Le poinçonneur de tickets ouvrait tout à coup la porte qui donnait accès au quai. Pour combien de personnes une nouvelle destinée n'a-t-elle pas commencé à ce moment-là ? Puis, le dernier train de voyageurs parti, sa lanterne rouge ayant été soufflée par le vent de la vitesse, il y avait un moment de répit, d'accalmie. Le commis refermait son guichet et, aussitôt après son départ, Adolphe Barbeaux vérifiait un tas de choses : portes, lampes, poêles, etc. La nuit, parfois, un train de marchandises déchirait le calme, suscitant un fugitif tremblement de terre.

En évoquant ces souvenirs d'enfance, l'vi Marcel s'attendrissait. Un jour, il me dit : « Grise est la vie des gares. Mon père, qui aimait son métier, s'en est-il jamais aperçu ? Toujours de bonne humeur, il plaisantait avec l'un, riait avec l'autre, ne se laissant pas déborder par les mille et un soucis que chaque journée nouvelle lui apportait. Certains s'imaginent que la fonction de chef de gare est une sinécure. Ce n'est pas vrai. Un chef de gare est toujours sur la brèche. Il est toujours de corvée. Tant de choses dépendent de lui, et de lui seul. L'imprévu le guette. Une sonnerie retentit. Un coup de téléphone, soudain, communique un incident, un retard, une modification intempestive. Des dispositions sont à prendre, de toute urgence. Pour parer à toutes les difficultés qui peuvent survenir, le chef de gare doit faire preuve d'initiative et savoir prendre une décision... une décision mûrement réfléchie... en l'espace de trente secondes. Mon père possédait, dans son jeu, un très précieux atout. Dans les circonstances les plus diverses, il savait maîtriser ses nerfs et garder son sang-froid. Je l'ai vérifié un jour : la locomotive d'un train de voyageurs avait déraillé à Saint-Denis-Bovesse. Elle obstruait les voies, interdisant tout trafic. Immédiatement, il fallait prendre toutes les dispositions pour stopper toute circulation. Il n'existait pas, alors, de dispatching central. La responsabilité des gradés était immense. Mais leur conception de l'honneur était à sa mesure. Mon père a fait front, simplement, à toutes les difficultés ayant jalonné sa carrière. C'était un héros qui s'ignorait... »

XI. — LE GARDE ET LE PUBLIC

Ce n'est qu'après la guerre de 1914-1918, en pleine réorganisation du réseau, que le vi Marcel a commencé sa carrière

aux chemins de fer. Il avait quarante ans. Habituellement, à cet âge-là, il n'y a rien à faire : on n'est plus admis. Mais il avait deux atouts dans son jeu. « J'étais, dit-il, le fils de mon père. Et mon père avait su conquérir l'estime de ses chefs. Par ailleurs, ayant fait la guerre (j'ai six chevrons de front), je pouvais prétendre au bénéfice de certaines dispositions spéciales relatives à l'âge limite d'admission. Auparavant, pendant une douzaine d'années, j'avais été occupé dans une coopérative agricole, tenant les écritures, réceptionnant la marchandise, faisant parfois le démarcheur. Mon père, dès la fin de mes études, avait voulu me faire embrasser la carrière ferroviaire, faisant miroiter à mes yeux tous les avantages proches et lointains de la profession : stabilité, barèmes, masse d'habillement, pension, etc. Tous ces arguments n'avaient pu entamer ma résistance. Je n'éprouvais aucune attirance pour les chemins de fer. Peut-être coulait-il, dans mes veines, un peu de sang de mon arrière-grand-père Augustin ? Et puis, j'avais vécu le meilleur de ma jeunesse dans des gares moroses, baignant dans la fumée lourde des trains. Mais le destin est un maître capricieux aux volontés duquel il est impossible de ne pas se soumettre finalement. Il était dit que, comme mon père, comme mon grand-père, comme mon arrière-grand-père, je ferais carrière aux chemins de fer. J'y suis donc entré en 1921 et, pendant les vingt-cinq années qu'a duré ma carrière, j'ai rempli toujours — sauf pendant un court laps de temps, au début — les mêmes fonctions : celles de garde. Autant dire que j'ai été en relation constante avec le public... »

A ce mot, l'vi Marcel se tut un long moment, au cours duquel il sembla revoir les aspects multiples de la foule des voyageurs.

Qu'est-ce donc que le public ? Pour le définir, on pourrait évoquer le mythe de l'hydre de Lerne. Le public est un être divers, toujours différent et nouveau, en incessante métamorphose. Quand on croit connaître ses innombrables constituants, on s'aperçoit bientôt que l'on s'est trompé et que, parmi tous ces constituants, il y en a un, dix, cent, mille autres qui sont demeurés inconnus, totalement inconnus. Le public est, en réalité, un ensemble que ne gouverne aucune loi d'application générale. Le public échappe à toute règle. Il ne réunit que des exceptions, les unes plus surprenantes que les autres. Les exceptions empoisonnent la vie de l'écolier. Elles sont ses « bêtes noires ». Elles sont aussi le souci du garde. Mais, si chaque médaille a son revers, chaque médaille a aussi son avers. Ceci n'est pas un paradoxe : il n'est rien d'aussi passionnant que cet irritant public !

L'esprit commercial a du bon en ce sens qu'il porte toute son attention sur un problème majeur, celui des relations humaines, et qu'il préconise l'acquisition de certaines habitudes qui finissent par devenir des manifestations toutes naturelles. D'ailleurs, penser aux autres enrichit. Peut-être en coûta-t-il, au début, au vi Marcel de se raser tous les jours ! Au bout d'un certain temps, la chose perdit, sans qu'il s'en aperçût, son caractère de contrainte. Il la fit sans s'en rendre compte et l'habitude qu'il s'était imposée devint un besoin, une nécessité, tant et si bien qu'il se sentait mal à l'aise, honteux de soi, si — pour quelque raison que ce soit — il passait un jour sans y sacrifier. Se raser était une chose. Une autre, c'était d'être vêtu proprement : pas de taches sur les vêtements, pas de faux pli au pantalon. Il voulait être soigneux de sa personne. Il voulait être poli. Il voulait être serviable. L'apprentissage de tout cela à quarante ans fut difficile, mais, le but une fois atteint à force de réflexion et de volonté, l'vi Marcel eut la sensation d'être plus riche et le sentiment de s'être refusé, auparavant, des satisfactions de prix.

Sans doute eut-il encore parfois l'envie de l'envoyer à tous

les diables, le public, de répondre avec irritation, de faire demi-tour. Il dut toujours se dominer pour ne pas faire remarquer : « Je vous ai dit s'il vous plaît » à ceux qui oubliaient de répondre « Merci ». Il dut se dominer lorsque, le prenant pour son domestique, tel lui commandait : « Eh ! là, fermez donc cette fenêtre », ou bien : « A la prochaine halte, allez me chercher un journal ! ». Maîtriser ses nerfs, rester calme, ne pas se formaliser, être d'humeur toujours égale, l'vi Marcel, pour arriver à cela, se créa une sorte de philosophie dont les principes essentiels peuvent être résumés comme suit : « Le voyageur est un client, et la politesse, la correction dont je fais preuve à son égard est d'abord et surtout un acte de probité envers moi-même et la Société ». Cet acte, cependant, fut souvent un plaisir qu'il se donnait à lui-même, une satisfaction, car, parmi toutes les exceptions qui composent le public, d'aucunes sont heureuses. Et à ce propos, l'vi Marcel me dit ceci, non sans émotion : « Faire preuve de prévenance à l'égard de quelqu'un qui vous en sait gré récompense de beaucoup de déceptions. Je dois les plus profondes satisfactions de ma carrière à tel infirme que j'ai aidé à monter dans un train, à telle brave mère de famille encombrée de bagages et escortée de ses quatre enfants dont je suis parvenu à dompter provisoirement l'indiscipline, à tel voyageur timide et hésitant que je supposais s'être trompé quant à la destination d'un convoi. A côté de maintes blessures d'amour-propre, il y a ces mille et une petites joies que l'on se procure en venant en aide aux autres. Toutes ces petites joies sont, en quelque sorte, le sel du métier. Elles constituent un encouragement permanent. Et puis, le public, comme toute, c'est aussi et surtout des frères, des travailleurs qui se rendent au boulot ou qui rentrent chez eux. Et j'ai compris de plus en plus tout ce qui pouvait les énerver... »

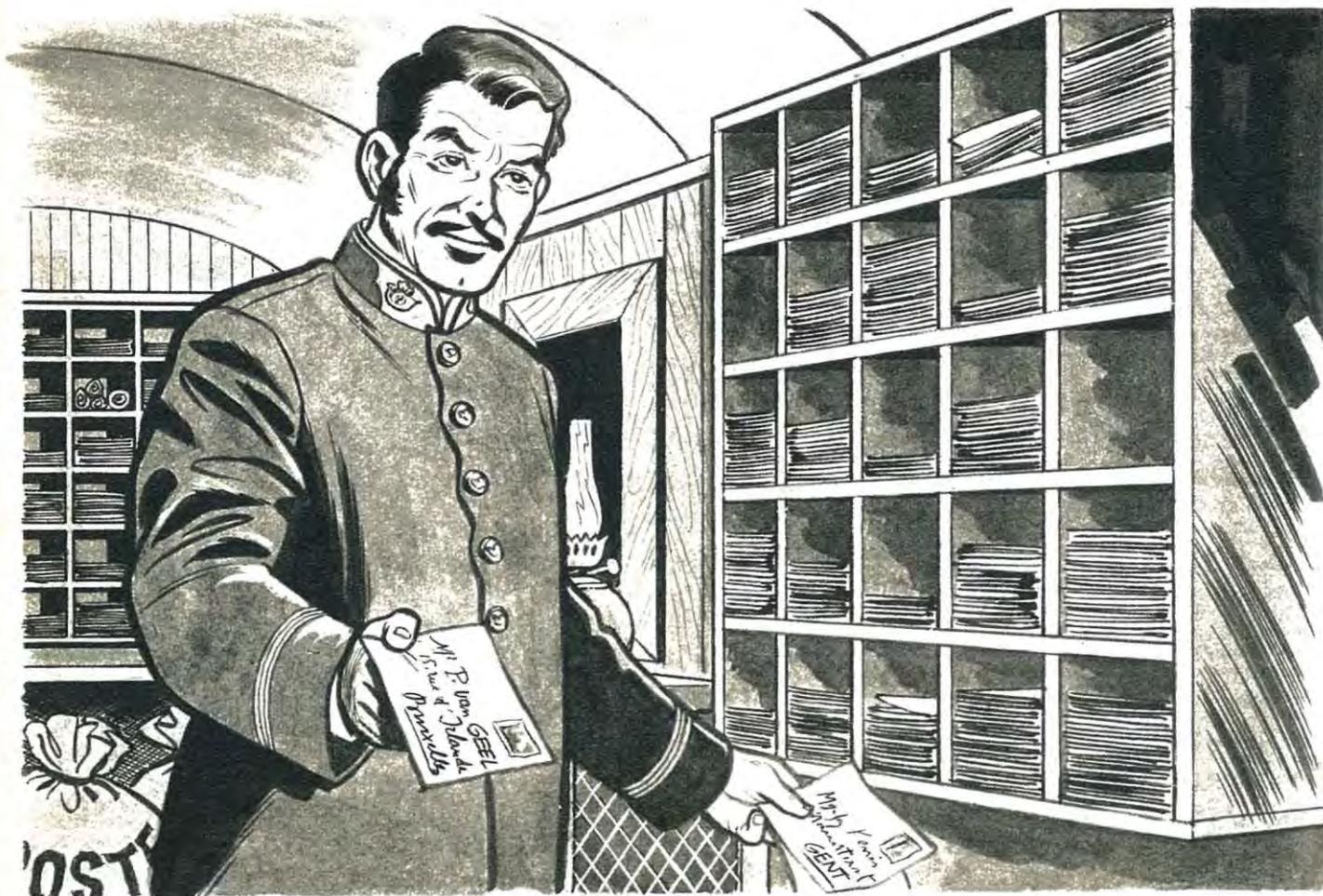
Ecorché de temps en temps par l'attitude de quelques-uns, l'amour-propre prend sa revanche à sa manière, par un surcroît de politesse ou de servilité à l'égard des personnes dépourvues d'éducation (et cette tactique tourne souvent à leur confusion), par l'application qu'il met à s'entourer des connaissances les plus étendues au sujet du service, par l'initiative dont il fait preuve en certaines occasions et surtout par un surcroît d'amour et d'esprit social.

Le public — c'est une autre caractéristique — est ainsi fait qu'il a tendance à considérer toute personne présentant un aspect officiel comme un bureau d'information ou comme une encyclopédie ambulante. Un garde, s'il tient à son prestige et à son autorité, doit pouvoir s'en tirer honorablement dans presque tous les cas. Il doit, pour bien faire, savoir se servir de l'indicateur officiel comme d'un outil familier, sans hésitation, avec rapidité. Il doit même pouvoir se passer de cet encombrant volume. L'vi Marcel, qui voyageait régulièrement sur quelques lignes déterminées, avait pris l'habitude d'apprendre, de mémoire, les heures de départ, de passage, de correspondance des trains desservant ces lignes et, pour le reste, de noter sur un petit carnet diverses indications de service, parmi les plus demandées. La plupart de ses collègues procédaient de même. En outre, par goût autant que par besoin, il ne manquait pas une occasion de se documenter sur les divers aspects des chemins de fer et de développer ses connaissances au sujet de la géographie du pays et de ses rapports avec le tourisme. Il aurait été discrédité à ses propres yeux s'il n'avait pu fournir, en réponse à une demande ayant quelque rapport avec son service et les chemins de fer, qu'une réponse hésitante, imprécise ou nébuleuse. Qui donc se laisse faire la leçon par un ignorant ? Qui donc, par ailleurs, consent à passer pour un imbécile ?

Pendant vingt-cinq ans, c'est dans cet état d'esprit que l'vi Marcel a voyagé sur le réseau, essayant toujours de se rendre utile et de mettre l'usager dans les meilleures dispositions possibles à l'égard du rail. Pendant vingt-cinq ans, il a veillé aussi à la sécurité des voyageurs. Beaucoup trop sont victimes de graves accidents par suite de leur imprudence. Il vaut mieux manquer son train que de rouler sur le ballast et de passer sous les roues d'un wagon. Le rail ne pardonne pas. L'écrivain Hubert Krains est mort écrasé. Avant lui, Emile Verhaeren avait trouvé la mort de la même façon après avoir, dans son œuvre, chanté tant et tant de fois les rails s'éloignant à l'infini :

*Des rails glissent, luisants et verts, couleur de fiel ;
Une gare, là-bas, s'ouvre en miroirs rouges
Et des signaux et des feux d'or brillent et bougent
Et s'étagent et font des gestes dans le ciel...*





Pendant vingt-cinq ans enfin, l' vi Marcel a servi le chemin de fer en faisant respecter la réglementation. Parfois, le détenteur d'un billet de troisième avait pris place en seconde, un voyageur était démuné de titre de transport, un fumeur tirait d'épaisses volutes bleues de sa pipe dans un compartiment « non fumeurs ». L' vi Marcel était obligé d'appliquer le règlement. Parmi les voyageurs se trouvant ainsi en infraction, rares sont ceux qui admettent de bon gré leur tort ou leur erreur. L' vi Marcel faisait preuve de diplomatie et s'abstenait de dire à un fraudeur pris en flagrant délit ce qu'il avait envie de lui dire. Il faisait semblant de le croire tout en lui expliquant que, malgré le bien-fondé probable de son point de vue, le règlement était, dans ce cas précis, de stricte application et qu'il avait la faculté, s'il n'était pas d'accord, d'introduire — après s'être mis en règle — une réclamation en bonne et due forme, qui serait examinée avec toute l'attention requise.

En fait, l'existence de la garde est fertile en imprévus de tous genres. On apprend beaucoup de choses en circulant dans les trains. Les voyages, dit-on, forment la jeunesse. Le garde qui sait écouter et observer ne cesse jamais de s'enrichir l'esprit et trouve dans cet enrichissement une raison de plus pour aimer son métier à la fois ingrat et magnifique !

XII. — LES AMBULANTS DE LA POSTE

Un autre jour, l' vi Marcel me dit ceci : « Je garde en mémoire les visages de nombreux camarades de travail. Je revois encore, sur l'écran du souvenir, le grand Gusse, qui était porteur de bagages à la gare du Midi, et le petit Louis, qui fut garde-salle à la gare de Mons. Je me rappelle aussi beaucoup d'autres cheminots croisés au hasard, plusieurs fois par semaine ou par mois. C'est toutefois à César Girmont, qui fut le plus cher de mes collègues, que je pense le plus souvent et le plus volontiers. Quand il fut pensionné il y a trois ans seulement (il était mon cadet d'une dizaine d'années), il s'en est allé habiter à Meix-devant-Virton, en Gaume. Il avait toujours

exprimé l'espoir de se retirer dans ce coin de la province du Luxembourg, bien qu'il fût originaire du Brabant wallon. Il s'était pris d'affection pour la Lorraine belge à la faveur de nombreux séjours de vacances effectués là-bas. D'aucuns rêvent de finir leurs jours au bord de la Grande Bleue, sous le chaleureux soleil du Midi. Il songeait, quant à lui, à la Gaume, à ses paysages harmonieux, à ses coteaux modérés, à ses petites rivières poissonneuses (c'est un fervent pêcheur !). Il a réalisé son dessein. Malheureusement, Meix est loin d'Esquinpont, et lui et moi avons perdu, à cause de l'âge, le goût des voyages. Nous sommes l'un et l'autre devenus casaniers, prisonniers d'un horizon limité, et il y a longtemps que nous ne nous sommes plus vus. Mais nous nous écrivons de temps en temps, deux ou trois fois l'an, parfois davantage, quand nous avons l'une ou l'autre nouvelle — se rapportant, le plus souvent, à nos souvenirs communs — à nous communiquer...

César ne faisait pas partie des chemins de fer, mais des « ambulants de la Poste ». Il a passé près de quarante années dans ces véhicules spéciaux que l'on attelle aux trains de voyageurs à marche rapide et qui sont de véritables bureaux de poste roulants. Les ambulants y trient les correspondances en cours de route et les acheminent, à chaque gare de coïncidence, vers leur destination propre. Travaillant de la sorte, debout devant des casiers et des tables, parmi des monceaux de paquets et de sacs, dans les cahots et le vacarme, ils accélèrent considérablement la remise du courrier, des journaux, des colis.

C'est aux « ambulants » à longue distance — Bruxelles/Herbesthal et Bruxelles/Arlon — que César a travaillé tout d'abord, après avoir été commis d'ordre à l'essai dans une perception de province et après avoir été trieur à Bruxelles-Nord. César, comme beaucoup de ses collègues, entendit l'impérieux appel du rail.

La tâche des ambulants à longue distance n'était pas une sinécure. Il est arrivé à César de commencer son service à

9 heures du matin et de ne le terminer qu'à 11 heures du soir.

C'est en 1929, lors de la création des brigades autonomes d'ambulants, que César abandonna le service « à longue distance » pour le Bruxelles-Manage-Charleroi. C'est alors que, travaillant assez régulièrement sur cette ligne, Marcel Barbeaux s'est lié d'amitié avec lui, passant quelquefois en sa compagnie, dans le fourgon postal, cinq ou dix minutes. César ne s'arrêtait pas, pour autant, de trier son courrier. Debout devant les casiers, portant une salopette bleue, serrée autour de la taille par un ceinturon de cuir — relique du temps passé au régime —, il se déplaçait continuellement : un pas à gauche, un pas à droite, répartissant les lettres dans les casiers avec une rapidité et une sûreté de manipulation étourdissantes. En le regardant, Marcel pensait à ce pianiste aveugle qu'il avait vu jouer un jour, dans une fête de charité. Ses doigts couraient sur le clavier avec une agilité que nulle hésitation, jamais, ne venait freiner. César lui rappelait la virtuosité émouvante de ce subtil artiste et se demandait comment il parvenait à trier si vite un tas de lettres aux adresses parfois presque illisibles. Mystère !

Bien que ne faisant pas officiellement partie de la corporation des cheminots, César se considérait — non sans raison — comme lui appartenant en fait, et il lui arrivait de se moquer, sans méchanceté, des « sédentaires », pour lesquels tout l'univers postal se limite aux cloisons d'une étroite cellule. Et il disait : « Nous, les « nomades », nous sommes les véritables mainteneurs de la grande tradition postale, nous sommes les héritiers directs des messagers qui, aux temps des grands maîtres de la Tour et Tassis, allaient à cheval, de relais en relais, de l'un à l'autre bout de l'Europe d'alors, en portant la bouquette. Le rail a remplacé le cheval. La vapeur a remplacé l'avoine. »

Malgré les inconvénients de la fonction d'ambulant, malgré l'inconfort du fourgon trop chaud l'été, pas assez l'hiver, malgré les horaires anormaux et l'obligation d'être « toujours sur ses jambes », César, pour rien au monde, n'eût voulu changer de qualification. Lui eût-on proposé son transfert en échange même d'une ascension d'un ou deux échelons dans l'échelle administrative qu'il eût refusé ! Pour lui, les ambulants formaient en quelque sorte l'aristocratie de la Poste, les bureaux

roulants dominaient véritablement l'ensemble des secteurs postaux.

César et Marcel ont mené des carrières parallèles. Il leur arrivait parfois de ne plus se voir pendant plusieurs semaines, soit que leurs prestations ne concordaient pas, soit qu'un intérim ait conduit l'un sur une autre ligne. Ils se retrouvaient avec plaisir au bout de ce temps-là. Un jour, César dit à Marcel : « J'aime mon métier, mais il y a, dans celui-ci, une chose que je n'apprécie guère : c'est de devoir remplacer un collègue malade ou en congé sur une ligne que je ne connais guère. J'ai alors l'impression d'être comme en exil. Quand je suis de service sur le Bruxelles-Manage-Charleroi, je sais à peu près, rien qu'à l'allure du train, rien qu'au son, rien qu'à la façon dont les roues tournent sur les rails, rien qu'à de tout petits indices enregistrés par la plante de mes pieds ou par mes oreilles, où l'on se trouve. Je sais que, dans douze ou treize minutes, le convoi franchira tel passage à niveau, passera sur tel pont, entrera dans telle gare. Sur d'autres lignes, cet « instinct » me fait défaut, et j'ai peur de ne pas avoir fini mon tri à temps, je m'énerve, et le fourgon m'apparaît soudain sous un aspect rébarbatif. Non, décidément, je n'aime pas de faire un intérim. »

Ainsi, pendant de longues années, César a vécu la vie des cheminots que les trains, dans leur course effrénée, conduisent un peu partout. Comme Marcel, quand l'heure de la retraite est venue, il a eu pas mal de difficultés pour s'accoutumer à l'existence du sédentaire. Il a regretté son sombre fourgon, étroit comme un boyau de mine, et ses cahots, l'incessant cliquetis de la ferraille et l'insistante chanson que font les roues en mordant l'acier du rail. L'vi Marcel m'a montré sa dernière lettre, reçue il y a sept ou huit semaines, dans laquelle il écrivait ceci : « Je me souviens de mon laborieux bureau roulant. On y travaillait dur. Mais c'était le bon temps. C'était le temps de la peine, mais aussi de la joie, de la camaraderie, de la sympathie !

» Eh ! oui. C'était le bon temps. Je m'en souviens avec mélancolie, quoique sans regret ou, mieux, sans remords, car j'ai fait mon service de mon mieux, avec honneur. Et c'est la conscience en paix que je puis, aujourd'hui, écouter le chant des oiseaux au lieu de celui des coussinets et des bielles !... »

(A suivre.)

M. Louis BOLLE

a servi la C. P. N. pendant 34 ans

C'est le 27 septembre 1926 que s'est réunie, pour la première fois, la Commission paritaire nationale de la S. N. C. B., constituée conformément aux dispositions de la loi du 23 juillet 1926. Étaient présents : MM. GESCHE, président, BRUNEAU, GALOPIN, GILLION, MAHIEU, ITHIER, ROEFS, VAN BAELEN, VAN DER STEGEN, VANRAEPENBUSCH et WESTENDORP, délégués de la Société, BOLLE, BRIXHE, BURNIAT (1), DE BRUYN, DESMET, GILLET, GUYAUX, NICAISE, VANDESPIEGELE et VERBEMEN, délégués du personnel.

Jusqu'à son décès, survenu le 21 mai dernier, M. BOLLE a participé sans interruption aux travaux de cette institution, à laquelle les cheminots doivent notamment leur statut. Il a donc servi la C. P. N. pendant près de trente-quatre ans.

Louis BOLLE était estimé de ses collègues. Sa parfaite correction, sa haute compétence, sa calme bonhomie lui avaient valu la sympathique considération de tous. Et son humour plaisant est venu souvent, au bon moment, détendre le climat d'une réunion trop sévère.

(1) Remplaçant M. RENIER, empêché.

LU POUR VOUS

Fernand ARNAUDIES

« SINGULIÈRE JEUNESSE DU CHEMIN DE FER »

(Ed. Baconnier, Alger).

Fernand Arnaudies, inspecteur divisionnaire aux chemins de fer algériens, a remporté le prix Chatrian 1959 avec ce livre qui donne de nombreux échos sur l'événement capital du XIX^e siècle : l'avènement des chemins de fer.

« Vous apprendrez de lui, écrit Alexandre Arnoux, de l'Académie Goncourt, les réactions diverses, violemment opposées, qu'a suscitées l'apparition des voies ferrées et des locomotives, du plus naïf enthousiasme au plus acerbe dénigrement, de l'optimisme humanitaire et un peu délirant à une espèce d'épouvante devant les monstres fumeux qui allaient transpercer, déchirer et empoisonner nos paysages, de Thiers, l'incompréhensif, l'irréremédiablement buté au lyrique et prophétique Lamartine, du sombre Veillot, qui refuse d'avancer une ère où l'homme ne sera plus qu'un *colis expédié*, à Hugo qui, avec une acuité extraordinaire et un inégalable bonheur d'expression, découvre soudain la vitesse... »