



HOMMES

DU RAIL

ET VOICI LE CHEF DE GARE

— Je suis taillable et corvéable ! m'avait dit le chef de gare de Bruxelles-Midi quand je m'étais adressée à lui pour préparer mon enquête.

Son accueil souriant, l'intérêt spontané qu'il attachait à mon projet et la bonne grâce qu'il mit à bien me documenter m'incitèrent plus d'une fois à recourir à ses bons offices.

Il me permit de franchir l'une après l'autre les portes de tous les services, il m'introduisit au factage comme à la réservation, me guida sous une pluie fine et froide jusqu'à la cabine de signalisation, à mon départ dans la motrice diesel, me salua d'un « Bon voyage, Madame », plein de cordialité, bref il s'y prit toujours de telle sorte que je pus rencontrer mes nombreux cheminots, les observer dans leur travail, les questionner, apprendre d'eux l'organisation et le fonctionnement de la gare comme si lui-même y était pour peu. Je n'ai parlé de lui plus tôt parce qu'il a seulement mis en lumière la compétence et le dévouement de ses collaborateurs de tous grades.

Le chef de gare est un infatigable agent de relations publiques qui doit recevoir les doléances des voyageurs aussi bien que de son personnel, et tenter de donner à tous satisfaction.

Aussi curieuse qu'ignorante des choses du chemin de fer, à mesure que je pénétrais dans cette organisation si complexe, que j'en découvrais un aspect particulier, je m'étonnai chaque fois que le chef de gare pût m'en parler en si parfaite connaissance de cause.

Beaucoup de science et autant de cœur

Il sait tout : comment s'établit un horaire, pourquoi la voie 12 est inaccessible et telle machine en réfection, le prix du billet pour Paris, le nombre de voitures de l'express pour Milan, qui est aujourd'hui le chef visiteur de service, si on peut prévoir foule vers le littoral à la Pentecôte et quels trains supplémentaires seront mis en circulation, ce que fait le régulateur, que le direct venant d'Amsterdam aura trois minutes de retard.

Il me dira aussi combien de trains passent chaque jour par la Jonction, ceux qui sont en transit au Midi, que les voies sont reliées entre elles par 577 paires d'aiguilles actionnées par 361 moteurs et chauffées électriquement en cas de neige, gel ou verglas et que cent soixante-neuf signaux lumineux commandent l'arrêt ou le passage sur les voies. Le chef de gare sait parfaitement comment ils fonctionnent. Déjà ébahie par tant



de connaissances, je m'étonne qu'il sache aussi le nombre d'abonnements pour écoliers et ouvriers, et celui des dépôts en consigne.

Avant de porter le képi rouge galonné, il a été affecté successivement au guichet des voyageurs, à la location, aux abonnements, au service des marchandises, au Mouvement, et au cours de cette belle carrière, il a acquis cette précieuse science technique et humaine qui permet aujourd'hui d'être un chef.

Sept cents personnes travaillent dans cette ruche qu'est la gare de Bruxelles-Midi ; il en coordonne tous les services et établit le lien entre ce personnel et la Direction.

— Dans les gares de moindre importance, l'activité du chef est bien différente de la vôtre, je présume ?

— Cela va de soi ; il n'y dispose en général que de quelques agents pour la distribution des billets, l'acceptation des marchandises, le contrôle d'entrée et de sortie des voyageurs ; le chef de gare est, lui, responsable du service des trains et de la comptabilité.

— Quelles sont les étapes pour accéder à la direction d'une gare importante ?

— Le rédacteur entre dans le service du Mouvement comme sous-chef de 1^{re} classe ou chef de gare de 3^e classe ; quand il remplit les conditions requises, il peut devenir chef de gare adjoint ou chef de gare de 2^e classe ; enfin, il pourra prétendre au grade de premier chef de gare adjoint ou chef de gare de 1^{re} classe, dernier tremplin avant d'être nommé chef de gare principal.

Son milieu de travail, ce sont tous ces agents en bleu marine, les manutentionnaires en cache-poussière, le convoyeur, le conducteur qui revient la nuit, le signaleur toujours vigilant devant son tableau lumineux ; c'est le bureau aussi où il examine les horaires et leurs modifications laborieusement établis par le premier chef adjoint pour satisfaire aux multiples exigences de la circulation.

Son horizon : ce gril d'où partent des dizaines de voies, par où passent des milliers de trains, tandis qu'il reste pour prévoir, organiser, décider, donner un renseignement judicieux à tous ceux qui arrivent et s'en vont, voyageurs énervés, affolés, grincheux, encombrés, encombrants, qui viennent vers lui pour le harceler de questions et lui soumettre des problèmes qui embarrasseraient même le sage roi Salomon.

Il aime le va-et-vient des innombrables trains qui jour et nuit se succèdent dans la gare, emportant l'ouvrier et l'oisif, le pauvre et le millionnaire, leurs bagages hétéroclites, leur cargaison de rêves.

Il distingue de loin le diplomate, l'industriel ou le snob, il repère l'indésirable, salue l'agent des douanes,

l'inspecteur de la police judiciaire et reçoit les récriminations des voyageurs qui devant rester à quai, s'en prennent plus souvent à la Société qu'à eux-mêmes. Psychologue et perspicace, il lui faut souvent être compréhensif, toujours indulgent.

La notion du temps est capitale au Chemin de fer où chaque minute apporte ses problèmes. Pour le chef de gare, le chef de factage, le conducteur et des centaines de cheminots anonymes, seules ne se comptent plus les heures consacrées au service.

D'autres services très importants existent encore : bureaux de renseignements, service des Recettes (distribution des billets, émission des abonnements, toutes catégories), bureau du Personnel, des Marchandises, etc.

Grâce à eux tous, le peuple affairé et quotidien des travailleurs ira rejoindre l'usine, l'atelier ou le bureau. L'industriel comme le représentant, l'homme d'affaires et l'ouvrier, prendront place dans ces trains qui les mèneront où leur activité l'exige, partout dans le pays et au-delà de nos frontières. Ces mêmes trains permettront l'évasion des vacances pour des millions d'hommes, de femmes et d'enfants, et emporteront colis et lettres impatientement attendus à la distribution du facteur.

Le Chemin de fer fait partie intégrante de notre vie économique et sociale. Les cheminots le savent bien et c'est pourquoi ils consacrent le meilleur de leur temps pour que leurs trains circulent avec une totale sécurité.

C'est là leur idéal et leur orgueil.

Marthe ENGLEBERT.



FIN