

la vie quotidienne dans les chemins de fer au 19^e siècle

C'est en 1975, que ce livre de Henri Vincenot a été publié. Il s'agit bien entendu de la vie quotidienne dans les chemins de fer français, puisque l'auteur est dijonnais. Mais les cheminots de chez nous risquent peu de s'y sentir dépaysés. C'est pourquoi nous leur proposons ces quelques extraits de ce beau livre qui se lit, à la lettre, comme un roman.

Les clans

Elle était si captivante, si vivante, avec sa chaleur, son souffle, sa respiration, son cri, sa puissance, le jeu visible de ses embiellages, que la locomotive accapara d'emblée l'attention générale.

Elle fut tout de suite personnalisée, porta un nom, un prénom même, en plus de son numéro d'ordre et de son symbole. Tant et si bien qu'elle fit oublier «le rail».

Car enfin, littéralement, le «chemin de fer», c'est d'abord deux tiges métalliques parallèles, d'un certain profil, posées sur le sol pour servir de «chemin» à ce «cheval d'acier» qui, tout fougueux qu'il soit, ne peut rien faire sans elles!

Mais allez donc lutter contre la subjectivité, l'engouement, la cote d'amour! Pour tout le monde, l'essentiel du chemin de fer, c'est LA LOCOMOTIVE.

Ceux de la locomotive: les «gueules noires»

Aussi le service de la Traction prit-il ce prétexte pour affirmer, par la violence au besoin, qu'il était l'alpha et l'oméga de l'entreprise ferroviaire. Le personnel de ce service venait, comme on l'a vu, de l'artisanat du métal, utilisé par les entreprises de la construction. Donc du compagnonnage. Race irascible, et fière de ses connaissances, jalouse de ses prérogatives, déjà constituée en caste, et intraitable sur le plan de la

conscience professionnelle et de l'honneur, intangible, de «la coterie». Le plus exigeant, sous tous les rapports, et le plus envié, c'était naturellement le mécanicien. Il était issu de la forge, le plus souvent, sinon de l'atelier de serrurerie ou de chaudronnerie. Dès le début, il exigea de tous, même de son chauffeur, qu'on l'appelât «Monsieur».

Il porta tout de suite le chapeau haut de forme, le «gibus», coiffure qui devait être fort inconfortable, avant l'installation, sur les machines, de l'abri, ou «pare-vent», dont l'apparition remonte seulement aux années 1860.

On peut se demander comment cet homme, lancé à toute vitesse, parvenait à maintenir cet encombrant couvre-chef sur sa tête!

En réalité, il portait le «tube» au cours de la prise de service, au Dépôt, puis pour la mise en tête de sa machine. Devant les voyageurs et les vulgaires employés de la gare, il conservait sa glorieuse coiffure pendant le démarrage et jusqu'à ce que le convoi atteignît la campagne, car la foule, massée autour de l'embarcadère, le long des rues, dans les faubourgs et les jardins de la banlieue, devait avoir de lui, quoi qu'il advînt, une image prestigieuse, impeccable, et la certitude qu'il était vraiment le chef suprême de cet univers ambulante qu'est le train. Mais, passées les barrières des octrois et aussitôt arrivé en rase campagne, il quittait son haut-de-forme, le rangeait soigneusement dans son coffre, se couvrait d'une coiffure plus pratique, la casquette de ferrailleur de son métier d'origine, par exemple, et nouait autour de son cou le foulard bagué.

Il était alors à peu près identique à son chauffeur, sauf que le compagnon qui manipulait son quintal de charbon

au quart d'heure était couvert d'un enduit noirâtre formé de sueur et de poussier. Il était en outre sec comme un hareng saur alors que le mécanicien avait une tendance à «prendre du corps».

Les grands seigneurs de la spécialité, notamment ceux des trains de voyageurs, poussaient la coquetterie jusqu'à remettre le haut-de-forme à chaque passage à niveau pour saluer galamment la garde-barrière qu'ils connaissaient «de vue» pour l'apercevoir à chaque voyage.

Bien entendu, à chaque gare ils en faisaient autant et quittaient le foulard, pour le remettre aussitôt sortis de l'agglomération.

On cite le cas de certains mécaniciens qui prenaient le départ en «roupane» (la jaquette), l'enlevaient en rase campagne et, fregolis ferroviaires, la remettaient à chaque station, pour qu'on ne les vît jamais «en tenue négligée». On riait même beaucoup de ceux qui ayant, malgré l'effroyable vitesse du convoi, apprécié les charmes d'une jeune garde-barrière, enfilaient jaquette à l'approche du passage à niveau galant, non sans avoir actionné d'une façon particulière le sifflet de leur locomotive pour prévenir l'objet de leur flamme. C'était ce que l'on a appelé «les idylles du sifflet». Sans doute le règlement prévoit-il que le mécanicien devait siffler à l'approche des passages à niveau, mais il y a tant de façons de siffler! Comme il y a tant de façons de jouer de l'orgue ou du violon, chaque mécanicien avait son toucher, reconnaissable entre mille et, dans le quartier de la gare, personne ne s'y trompait: au coup de sifflet donné à l'aiguille d'entrée, l'épouse mettait la soupe à chauffer, car elle savait que c'était «le sien» qui arrivait.

Le rôle du mécanicien, au Dépôt, consistait à contrôler les organes de la



machine, à présider aux réparations et à graisser. En route, il devait vérifier la pression, donc l'état du foyer, le niveau de l'eau, régler la vitesse en accord avec son livret de marche, et veiller à la sécurité par l'observance des signaux et la surveillance de la voie. C'était, en quelque sorte, une tâche d'ingénieur; cet homme devait donc avoir des connaissances techniques assez vastes, des qualités physiques et morales indiscutables, du sang-froid, le sens des responsabilités. Tout cela, en somme, justifiait son orgueil et sa certitude d'appartenir, au sein de la caste ferroviaire, à une sorte de caste-des-castes, à une race supérieure. On leur donna d'ailleurs le sobriquet de «Seigneurs».

Dès le début, par la force des choses, les «Seigneurs» eurent l'occasion de montrer leur caractère, car les Compagnies firent appel à des mécaniciens anglais; à la vérité, c'était pour initier les mécaniciens français, mais les avantages qu'on leur faisait étaient si intéressants que beaucoup manifestèrent le désir de rester en France.

Les premières manifestations de solidarité, en dehors des conflits de chantiers de construction, naquirent tout naturellement à l'occasion des accidents et des catastrophes ferroviaires.

En effet, en cas d'accident ayant entraîné la mort de personnes, le mécanicien était inculpé d'homicide (il l'est toujours d'ailleurs) et il était incarcéré «comme un vulgaire brigand», disait-on, ce qui toutefois n'était pas tout à fait exact, mais s'il était prouvé que l'accident était «de sa faute», il était frappé d'une condamnation qui pouvait être une peine de prison, ou une amende, ou le plus souvent les deux à la fois.

On cite le cas du mécanicien Jolibois qui, après plus de vingt-huit heures

consécutives de machine, s'endormit, avec son chauffeur, sur le charbon, alors que son train roulait sur voie principale. Le train précédent avait eu de nombreux ennuis et avait plusieurs heures de retard alors que celui de Jolibois marchait, lui, à pleine vitesse. Et l'équipe dormait aux commandes! Les gardes-barrières, les chefs de gare avaient beau lever leur drapeau, siffler à s'en faire éclater les poumons, le train fou passa trois gares sans s'arrêter.

Il rattrapa ainsi le premier train qui, stoppé dans une gare, tentait de refaire de la pression.

Le train du père Jolibois tamponna de plein fouet le fourgon de queue du trainard, qui, hélas, était un train de voyageurs. On se doute de l'importance des dégâts et de l'ampleur de la catastrophe. Le chauffeur fut tué sur le coup, mais Jolibois, brûlé par la vapeur et affreusement broyé... survécut. Lorsqu'il sortit de l'hôpital, son procès put commencer et il passa devant le tribunal. Il fut acquitté sur le plan pénal, car son chef fit valoir son état de grande fatigue au moment de sa défaillance, mais il fut condamné à une amende de 200 francs. C'est alors que ses camarades de Dépôt se cotisèrent pour verser cette somme.

Dans la plupart des cas, ces quêtes furent vite remplacées par un versement volontaire et régulier. D'abord on y abandonna les primes diverses allouées aux tractionnaires exclusivement, puis ces versements devinrent automatiques.

Il régnait alors dans les Dépôts, au moment de chaque paie, une activité discrète provoquée par le passage de la «Caisse noire», portée par trois délégués qui circulaient dans l'établissement et se présentaient auprès de chacun.

Cette expression de «caisse noire», aujourd'hui employée en toutes circonstances, souvent à tort et à travers, vient de cette pratique, car la caisse, portée par trois «mâchurons» et qui passait entre mille mains enduites de charbons, de cambouis ou de suie, devenait vite noire, effectivement.

Comme de toute façon, quelle que fût sa couleur au départ, elle était noire après la collecte, on la peignit définitivement en noir, comme l'étaient alors tous les meubles et accessoires du Dépôt et des ateliers.

Les «culs-terreux» de la voie

Bien différent fut, dès le début, le service de la Voie, le héros obscur et méconnu (il y en a toujours un dans une entreprise triomphante), le sans-grade!

Pourtant c'est bien lui qui, en quelque sorte, construit et entretient ce fameux «chemin», si curieux, constitué de deux longerons sans fin, en fer, puis en acier, et parallèles, qui donne son nom à tout le système et conditionne vraiment son succès et sa réussite technique.

Sans rail, à y bien regarder, une locomotive n'est qu'un très lourd et très rigide engin roulant, une chaudière énorme, une véritable usine, qui sur une route ferait triste figure, tout juste bonne à en défoncer la plate-forme, cahin-caha. Qu'on pose ses roues d'acier sur des rails d'acier, et alors, la formule fer sur fer étant la meilleure en matière de roulement, la locomotive devient une merveille, un prodige!

Le rail est la trouvaille essentielle, mais ce n'est qu'un long ruban inerte, qui dort, allongé dans la campagne, sur des talus, dans des tranchées, sur un tas de pierres ininterrompu et disgracieux: le ballast. Pour le poser et l'entretenir, il faut, tout au long, des gens silencieux, courageux, patients.

Ce seront donc des paysans que l'on recrutera, sur place.

A part l'état-major et les conducteurs de travaux, venus des écoles techniques en général, de Polytechnique en particulier, dont de nombreux émules de Saint-Simon, on ne rencontrera dans la piétaille que des cadets de familles cultivatrices indigènes, sorte de gens sans terre, n'ayant aucune ressemblance avec ceux de la Traction, avec lesquels ils n'ont d'ailleurs aucun contact.

Par exemple, et surtout, l'esprit compagnonnique est ici absolument absent. Le socialisme idéaliste d'un Enfantin aussi bien que le socialisme pratique d'un Proudhon sont inconnus.

Ces gens n'en ont jamais entendu parler et, de toute façon, ne peuvent s'intéresser à ces problèmes créés par la grande industrie et la concentration urbaine, filles du chemin de fer. Eux, ils ont été formés à l'école de la nature, au rythme lent des saisons, sans jamais quitter le hameau natal. Ils n'ont pas le don d'expression, ne

lisent pas volontiers, et puis surtout: ils sont éparpillés au long des lignes: très dispersés, ils vivent encore au village, souvent dans la maison familiale où ils ont chèvres et moutons, veaux, vaches, cochons, couvées, vigne devant, jardin, verger derrière, bûcher, cave et grenier garnis.

Ah oui! les problèmes d'économie politique passent très haut, au-dessus de leur tête calme, ou très bas sous la semelle de leurs sabots de bois. Aussi leur vie est-elle limpide et sereine, et leur histoire simple et paisible. Ils ignorent même qu'à la ville, dans les grands Dépôts et ateliers de locomotives, leurs confrères tractionnaires s'agitent avec véhémence. Leur métier consiste en travaux de pelle et de pioche, comme aux champs, sous le soleil et sous la pluie. La seule concession faite au progrès, c'est de temps en temps de se relever la nuit pour dégager la voie d'un arbre abattu par l'orage, ou pour remblayer une plate-forme emportée par la crue.





L'uniforme d'une compagnie ferroviaire, ça représentait en ce temps-là une promotion. On n'y embauchait que des gens sérieux, honnêtes.

Alphonse Boudard



Les «Mössieurs» de l'Exploitation

Le train roule sur la voie, la locomotive le tire, c'est entendu, dirent, dès les origines, les gens du service de l'Exploitation, mais à quoi servirait tout cela s'il n'y avait, dans les wagons et les voitures, des marchandises et des voyageurs? Et qui s'occupe de cela? Nous, les gens des gares, les gens de la Grande et de la Petite Vitesse! Nous, ceux du Trafic et du Mouvement, nous qui vendons les billets, enregistrons les marchandises, donnons le départ, ouvrons la voie et maintenons l'espace entre les convois.

Nous sommes donc l'âme du Chemin de Fer!

Nous sommes les vrais cheminots! les véritables artisans du miracle ferroviaire! Sans nous, le chemin de fer ne serait, comme le dit Monsieur Thiers, qu'un amusement scientifique!

D'ailleurs c'est nous qui avons, et de bien loin, le plus bel uniforme! Nos chefs de gare portent même un sabre! Le seul sabre de tout le chemin de fer! Le seul sabre non militaire de toute la France! C'est bien la preuve que l'Administration reconnaît notre supériorité, entend la montrer au «public» et veut prouver la confiance qu'elle accorde au service le plus honorable de la corporation!

Telle fut, dès la plus haute antiquité ferroviaire, l'état d'esprit du service de l'Exploitation. Celui dont relèvent encore aujourd'hui les gens les plus en vue du rail, je veux dire: ceux que tout le monde peut voir, car ils portent la casquette, la casquette blanche en particulier, et ceux à qui l'on achète son billet avant, comme on dit, de «prendre le train».

Il est à remarquer d'ailleurs que les employés de ce service n'ont jamais utilisé cette expression: «prendre le

train». Dans leurs nombreuses circulaires, leurs «Règlements», leurs «Avis», leurs affiches et leur conversation, ils ont toujours bien fait sentir aux «usagers» qu'ils ne faisaient qu'«emprunter» ce train qui, de toute évidence, ne leur appartenait pas. Il y a là des subtilités fort révélatrices qui sont les indices de la mentalité cheminote en général, et de celle de l'Exploitation en particulier. C'est que ce service de l'Exploitation se recruta, dès l'origine, parmi les bons élèves de l'école paroissiale, puis de l'école communale ou du collège. Qu'ils vissent de la ville ou de la campagne, ils avaient une belle écriture et de l'instruction, un certificat d'études ou un brevet. Tout au moins pour les emplois «en contact avec le public».

Ce sont ceux-là, les «Mössieurs». Les autres, les invisibles, les aiguilleurs, par exemple, sont issus de la population rurale locale, ainsi que les hommes d'équipe, les commis.

Le sobriquet de «Mössieurs» leur fut donné, on s'en doute, par les gens de la Traction, les «Seigneurs» surtout. Les «gueules noires», qui les voyaient au passage dans les gares élégamment vêtus de leur redingote

cintrée à jupe, leurs pantalons à sous-pieds, leur casquette plate et galonnée, les accusaient de n'être bons qu'à faire la belle jambe devant les voyageuses.

Et puis, si j'ai insisté longuement sur les racines des trois grands services du chemin de fer, la Traction, la Voie et l'Exploitation, c'est parce qu'on ne peut pas saisir la vie du chemin de fer si l'on n'a pas présentes à l'esprit ces différences essentielles d'origine, de formation, de mentalité entre les «gueules noires» de la Traction, les «culs-terreux» de la Voie et les «Mössieurs» de l'Exploitation!

En passant, on peut bien remarquer que ces trois familles ferroviaires correspondent très exactement aux trois classes qui ont divisé, et diviseront peut-être encore longtemps, le monde du travail: les ouvriers, les paysans, les employés. Le miracle a été que ces trois familles, séparées par des abîmes d'incompréhension, aient été rassemblées par le rail, au point de constituer une société à part, on serait tenté même de parler de ségrégation. En dehors de toutes les tractations, de toutes les combinaisons, si tortueuses et si répugnantes, entreprises pour le financement, la création, la construction et l'organisation, ou le sabotage, du réseau français entre 1830 et 1900, la seule conscience professionnelle, cristallisée autour de l'idéal «chemin de fer», a réussi, dans cette première grande entreprise industrielle, à cimenter un bloc tellement compact qu'on peut aller jusqu'à parler d'une «race». Non pas une race par l'unité du sang, tant s'en faut, car il en venait de partout, mais par la mystique. Un peuple, avec son âme, ses mœurs, ses coutumes, et même son langage.

Henri Vincenot

(avec l'aimable autorisation des Editions Hachette).