

nos abréviations télégraphiques

«Connaissez-vous l'origine des abréviations HL, FBM, FBN, FN... que vous, cheminots, utilisez encore journellement dans vos messages?» C'est ainsi que, récemment, un de mes bons amis, ancien secrétaire de presse à la Direction des Vicinaux à Bruxelles, m'interpellait. Devant mon mutisme, il me transmet quelques jours plus tard une documentation aussi insolite qu'originale, extraite de ses archives et qui retint mon intérêt: il s'agissait de la toute première liste des abréviations télégraphiques utilisées sur le réseau belge. L'origine et le pourquoi de ces abréviations? Ainsi que moi, vous ne vous êtes sans doute jamais posé cette question, tant leur utilisation quotidienne nous semble naturelle et commode. Et cependant... grâce à la démarche de mon ami de la SNCV, complétée par des recherches personnelles, nous avons pu mettre en évidence une page de la glorieuse histoire de notre vieux chemin de fer... inspirée par l'histoire des tramways qui, tout au moins à leurs débuts (au temps de leur traction vapeur), ont utilisé un vocabulaire ferroviaire identique à celui du «grand rail».

La première ligne de chemin de fer de Bruxelles à Malines est inaugurée en 1835; de 1835 à 1843, l'Etat construit 559 km de lignes irradiant de Bruxelles vers Verviers, Mouscron, Quiévrain et Ostende. L'Etat cède, à ce moment, à des compagnies privées, le droit de construire et d'exploiter des lignes; nous retiendrons parmi les compagnies les plus célèbres: «La Grande Compagnie de Luxembourg», «Le Grand Central Belge», «Gand-Terneuzen», «Le Nord Belge»... Au début du rail, les trains de voyageurs, lents et peu nombreux,

circulent à vue et à raison au moins de trois mouvements par jour, sur chaque ligne, par sens de circulation (1). La signalisation mécanique n'existe pas: seuls des signaux mobiles garantissent la sécurité des circulations. Peu à peu, les constructeurs fabriquent des locomotives plus puissantes dotées du système Walschaert et du foyer Belpaire (2). La demande de transports - de

s'arrête alternativement devant les lettres du message à transmettre. Tout de suite, l'Etat accorde à une compagnie privée l'exploitation d'une ligne télégraphique à l'usage du public et du chemin de fer, le long de la ligne Bruxelles-Anvers. Mais le système est lent. Cette ligne sera reprise par l'Etat après 1850 et intégrée à son réseau. Ce rachat a coûté 60 000 F. Un peu plus tard, un autre procédé, basé également sur l'aimantation temporaire du fer doux sous l'action



personnes et de biens - s'accroît. Les trains roulent de plus en plus vite. On va pouvoir accélérer le débit des lignes d'une façon plus «sécurisée»... grâce à l'invention du télégraphe.

le télégraphe

En 1845 déjà, le télégraphe Weastone, à cadran, appelé le «télégraphe à lettres» est introduit en Belgique. Ce système fonctionnait en Angleterre entre Euston et Camden depuis 1837. Grâce à un électro-aimant, les cadrans des postes émetteurs et récepteurs, sur lesquels sont imprimées les lettres de l'alphabet, sont parcourus par une aiguille qui

du courant électrique, permet à Morse, physicien américain, de créer son télégraphe. L'électro-aimant de son appareil permet, à l'aide d'un crayon ou d'un manipulateur, de tracer des points et des traits dont les combinaisons représentent les lettres de l'alphabet.

A partir de 1854 (3), après avoir été adopté par tous les pays voisins, le télégraphe Morse fait sa joyeuse entrée dans nos gares. Bientôt des nappes de lignes aériennes sont

(1) Histoire des Chemins de fer belges - Lamalle.

(2) Nos inoubliables vapeur - Dambly.

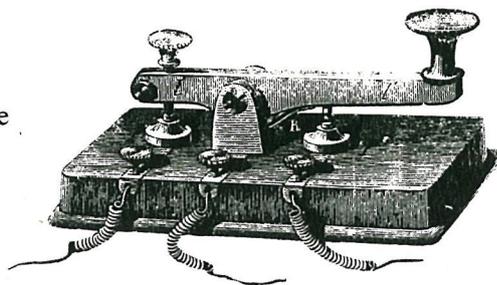
déroulées et fixées sur des poteaux de bois le long des voies ferrées. (Seule la Prusse, en Europe, exploite des lignes souterraines.)

Les cheminots étudient l'alphabet Morse et la technique de la transmission télégraphique. Sous l'égide du ministère des Chemins de fer, qui gère également l'administration embryonnaire du télégraphe, les agents des gares - agrées et commis - deviennent obligatoirement des télégraphistes (4). Ils transmettent aussi bien des messages de service (des dépêches) que des messages privés (des télégrammes).

Jusqu'en 1940, la SNCB restera fidèle au télégraphe Morse. Les gares sont reliées télégraphiquement entre elles par un fil direct. Elles sont aussi en liaison avec un «central» voisin qui, à l'instar des centraux téléphoniques manuels ultérieurs, peuvent établir des liaisons avec d'autres centres assurant la dispersion des messages. Les cheminots télégraphistes assurent des transmissions à la vitesse moyenne de 8 à 10 mots par minute. Cette moyenne restera constante pendant toute la période télégraphique. Ça et là, on rencontre un «virtuose» qui fait du «15 mots/minute», contre 25 à 30 pour un «marconiste» de métier, à bord des navires.

Mais c'est l'obligation d'écourter les transmissions et d'écouler rapidement le texte des «dépêches» qui donne presque immédiatement naissance à l'utilisation d'abréviations télégraphiques.

En effet, lorsqu'un train part d'une gare, de Bruxelles Nord, par exemple, en direction d'Anvers, Bruxelles annonce à Anvers les coordonnées du train: heure de départ, remorque, composition... Bruxelles Nord transmet également les mêmes renseignements à la



première gare d'aval, laquelle les fait suivre à toutes les gares de la ligne par le fil télégraphique omnibus.

De cette nécessité est née l'élaboration d'un répertoire des abréviations ferroviaires, abréviations courtes et simples à retenir.

On essaie également de donner une signification spéciale à la première lettre du code des abréviations. C'est ainsi que pour les abréviations du nom des gares, la première lettre constitue une indication particulière: en premier lieu, les gares du réseau Etat dont toutes les abréviations commencent par un F.

Bruxelles Midi: FBM - Bruxelles Nord: FBN - Anvers Central: FN - Bruges: FR - Mons: FMS, etc.

Les gares des compagnies privées sont immatriculées par une autre caractéristique, «N», par exemple: dans le cas du Nord Belge.

Dinant: NDT - Andennes Seilles: NDN - Flémalle-Grande: NFG - Kinkempois: NK.

«La Grande Compagnie de Luxembourg» reçoit le «L» comme matricule: Arlon: LL - Ciney: LC - Bruxelles Quartier Léopold: LX.

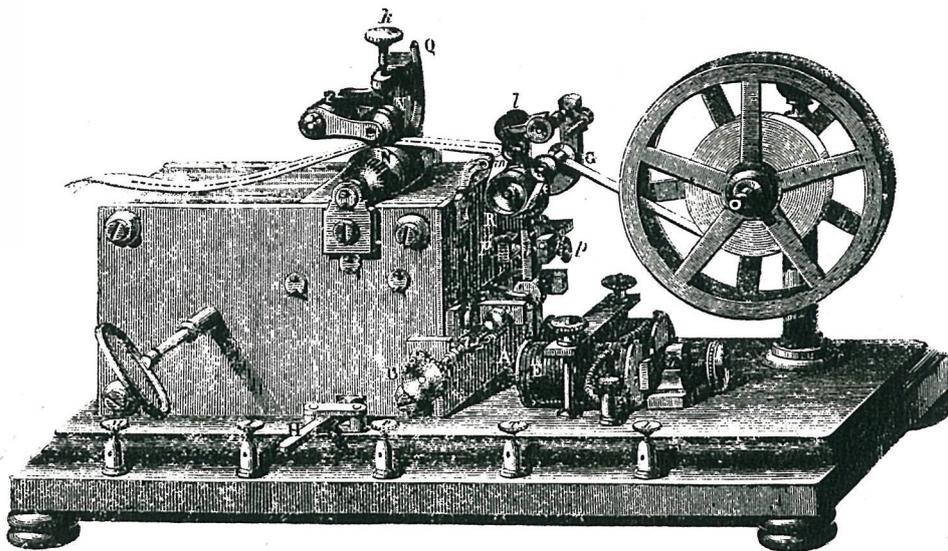
«Le Grand Central Belge» est singularisé par un «M»: Zolder: MZD - Houthalen: MUA - tandis que la lettre «G» et la lettre «L» également, sont réservées aux gares des compagnies moins importantes ou créées ultérieurement dans le courant des années 60. Quant aux gares des cantons de l'Est (identifiées plus tard), leurs abréviations commencent par un «R» (Eupen: REP - Malmédy: RMY - Saint-Vith: RMV).

Il faut également codifier les éléments

entrant dans la composition des trains; ainsi la lettre «H» est réservée exclusivement au matériel roulant des chemins de fer.

Nous reproduisons ci-dessous quelques-unes des abréviations utilisées au XIX^e siècle dans la transmission des messages:

H	Heure.
HB	Wagon pour bagages.
HC	Voiture à voyageurs de 2 ^e classe.
HD	Voiture à voyageurs 1 ^{re} classe.
HDS	Feuille de service.
HG	Wagon chargé ou à décharger.
HH	Wagon pour houille.
HK	Train
HKF	Train facultatif.
HKN	Train de nuit.
HKS	Train spécial.
HKT	Train de troupes.
HKX	Train express.
HKY	Premier train.
HKZ	Dernier train.
HL	Locomotive.
HLR	Locomotive de réserve.
HM	Tapissière pour meubles.
HMX	Voiture mixte.
HN	Wagon ou voiture vide.
HP	Wagon plat.
HQ	Truck ouvert.
HQE	Truck fermé.
HR	Wagon en partance.
HT	Tender.
HV	Voiture à voyageurs de 3 ^e classe.
HW	Wagon à laine et coton.
HX	Box pour chevaux.
HY	Wagon pour chevaux et bestiaux.



Cette liste sera complétée car en 1854 toutes les lignes du réseau ne sont pas encore construites et la technique ferroviaire est en constante évolution. Mais au fil du temps, beaucoup de ces abréviations tombent en désuétude.

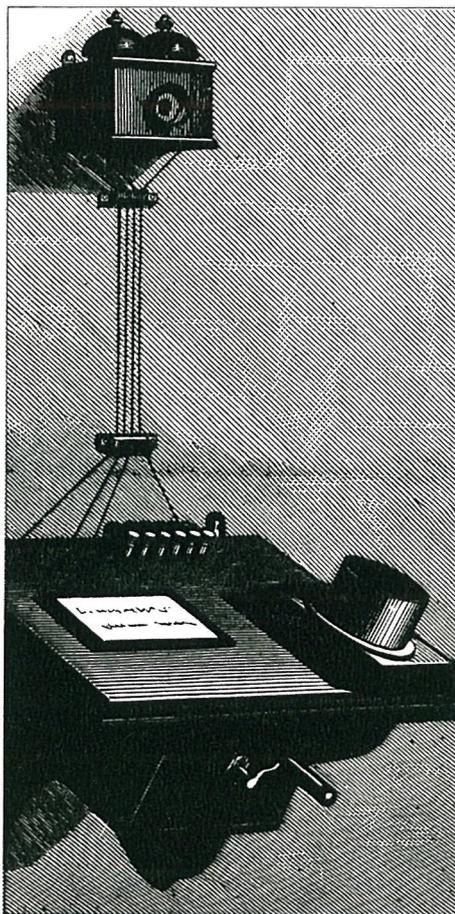
Toutefois, celles qui caractérisent les gares et les trains survivent et continuent d'illustrer le vocabulaire des bureaux et des services s'occupant du service des trains, des remises de locomotives et du dispatching. Ce dernier, à partir de 1921 seulement, se charge, à l'aide de lignes téléphoniques spéciales, de surveiller la circulation des trains sur les grandes lignes du réseau (le dispatching pallie au moins la lenteur des échanges télégraphiques). Sur les lignes non dispatchisées, le télégraphe - dont les messages laissent une trace - continue de lancer les informations relatives au service des trains: retards et changements de croisements sur les lignes à voie unique notamment, mais de plus en plus il évolue vers la transmission des messages privés.

Il est vrai que le téléphone, inventé par Graham Bell en 1876, connaît des débuts difficiles au chemin de fer. Avant la première guerre mondiale, les communications téléphoniques sont limitées et restent très locales. Entre les deux guerres, la téléphonie manuelle progresse: dans les grandes gares, tous les postes affectés au mouvement ainsi que quelques autres, sont reliés entre eux par un même fil de caractère «omnibus» où l'appel d'un poste déterminé se fait

selon un code inspiré des abréviations télégraphiques.

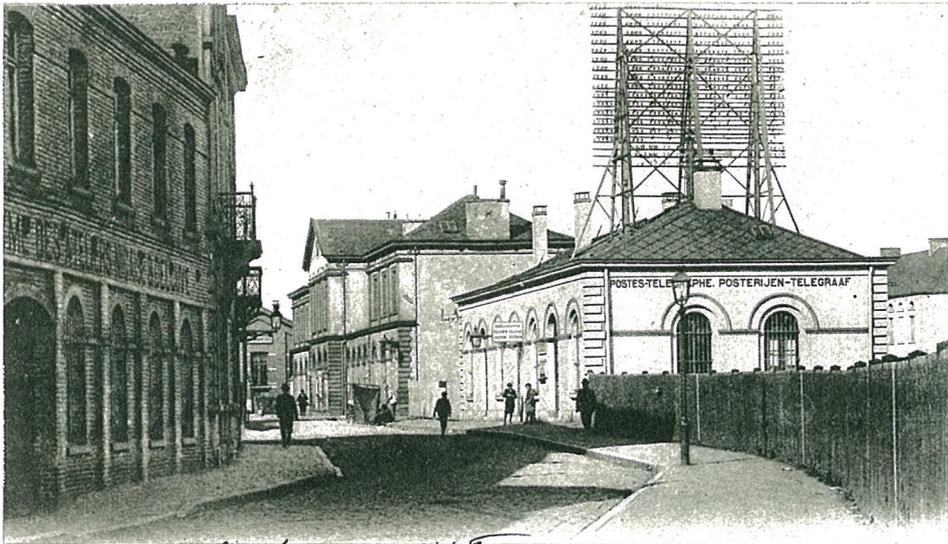
Des lignes «omnibus» sont également déroulées le long des voies principales: les postes de block, assurant l'espacement des trains, se téléphonent par fil direct. Peu avant 1940, la SNCB amorce l'automatisation téléphonique de son réseau. Les premiers «téléscripteurs»

font leur apparition en 1942: l'appareil de la Direction est en relation avec celui des Groupes et transmet des



(3) L'A.R. fut signé par Léopold I^{er} le 2 mars 1850, il prévoyait l'installation du «télégraphe électrique» en Belgique le long des lignes de chemin de fer et en premier lieu des lignes de l'Etat. Coût 430000 F or. Les lignes des compagnies furent équipées ultérieurement avec les crédits accordés par l'Etat. (Annales des Travaux publics de Belgique Tome IX - 1850-1851.)

(4) Un arrêté ministériel n° 254 du 22/3/1851 organisait l'admission définitive de télégraphistes (commis de 1^{re} et 2^e classe - plus tard les agréés, dans les cadres du chemin de fer. (Recueil 1851 du ministère des Communications - art. 113/62.)



messages n'intéressant que le service des trains. A la Libération, le télégraphe Morse, dont beaucoup d'installations sont mises hors service depuis mai 1940, est définitivement abandonné dans les gares (5). La modernisation du réseau

des télécommunications épouse une allure accélérée. Aujourd'hui, 167 centraux téléphoniques automatiques, 16620 postes téléphoniques et 782 téléimprimeurs sont en service (6). On mesure mieux ainsi le chemin

parcouru depuis l'avènement du télégraphe qui laisse, malgré sa disparition, des traces profondes dans notre vocabulaire: la HL d'hier est devenue la HLE (loco électrique) ou la HLZ (loco diesel). Ajoutons que les anciens cheminots qui nous ont aidé pour l'élaboration de cet article connaissent encore l'alphabet «morse». «Cela ne s'oublie pas», m'ont-ils dit. C'est d'ailleurs au télégraphe que l'on initiait en tout premier lieu les porteurs «de dépêches», lorsqu'ils étaient installés, tout jeunots, dans les gares. Certains «anciens» peuvent encore saisir aujourd'hui le sens d'un message émis en «morse» à la radio... et surtout ceux qui ont accompli leur service militaire au régiment des T.T.R. à Vilvorde. N'est-ce pas merveilleux?

X X
X

N.B. L'origine des abréviations télégraphiques remonte, comme le relate l'article ci-dessus, au siècle dernier.

Elles ont été inspirées par l'appellation française des gares du pays même situées en territoire néerlandophone.

Depuis l'application récente des lois linguistiques en Belgique, certaines abréviations de gares des régions flamande et bruxelloise ont été adaptées, ce qui explique par exemple que Kortrijk est devenu «LK» (au lieu de FC) et Bruxelles Petite Ile «FBKI» (au lieu de FBPI).

(Ces adaptations ont été reprises à la circulaire 11.2/0.0.5 du 22/6/77 de la Direction E 11.22).

G. FINET

(5) Un bâti de télégraphe Morse est conservé au Musée des Chemins de fer de Bruxelles Nord.

(6) Rapport du Conseil d'Administration pour 1976.