

1835-1985 les cheminots et leur travail

1835. La Belgique, jeune nation indépendante, est une ruche bourdonnante d'activité. La vie politique et civile s'organise, les industries se développent.

Pour transporter les personnes et les biens, l'Etat vient de livrer à l'exploitation la première ligne de chemin de fer et déjà, il en construit ou en étudie plusieurs autres.

Les chemins de fer, ce sont, bien entendu, les stations, les voies et le matériel qui y circule. Mais c'est aussi le personnel qui rend tout cela possible : ceux qui construisent et entretiennent les voies, ceux qui organisent les convois et ceux qui les conduisent, ceux qui délivrent des billets aux voyageurs et ceux qui les contrôlent, etc.

Les premiers cheminots

Un personnel nombreux et varié

Très vite, les chemins de fer ont requis l'engagement d'un personnel nombreux, aux occupations fort diverses.

Qui ne connaît ces dessins d'époque où l'on voit le machiniste et son chauffeur juchés sur une locomotive tirant des wagons confiés à la surveillance des gardes ? Mais pour que le train roule en sécurité, il faut une voie en bon état d'entretien. Ce qui requiert des ingénieurs, des conducteurs et des surveillants, des cantonniers et des ouvriers. Et comme les dispositifs modernes de sécurité n'existent pas, bien entendu, celle-ci repose entièrement sur l'homme : il faut donc, aux endroits dangereux, des gardes-barrières, des gardes-ponts (nombre de ces ponts sont mobiles), des gardes-excentriques (aiguillages) et autres gardes-tunnels.

Le matériel a lui aussi de grosses exigences. Sur les trains, outre les machinistes et les chauffeurs, il faut aussi des gardes-freins, pour serrer ou desserrer les freins à vis des wagons freinés, en fonction des ordres lancés par le sifflet de la

locomotive. Dans les ateliers, il y a, pour exécuter les ordres des ingénieurs-mécaniciens et des chefs d'ateliers ou des contremaîtres, de nombreux ouvriers spécialisés aux travaux de chaudronnerie, du fer, du bois, ou affectés à l'approvisionnement des locomotives en coke, eau, huiles, graisses, etc. Et dans les stations, d'autres ouvriers sont encore nécessaires pour assurer la visite et l'entretien du matériel, sous l'autorité des conducteurs et « surveillants » de station. La circulation des convois et la perception des recettes requièrent elles aussi du personnel spécialisé : des contrôleurs et des receveurs assistés de commis et de gens de service, des officiers de police, des gardes-convois, des portiers et ouvriers pour le service des bagages, le nettoyage des voitures et des stations, etc.

Dès 1838, toute cette organisation est prévue dans un règlement : le chemin de fer est rapidement devenu important. Et loin de provoquer la catastrophe économique et le chômage en ruinant les rouliers et autres exploitants de diligences, il pousse

au développement du transport et de l'industrie. Au contraire, il crée de l'emploi car il faut toujours plus de cheminots.

Devenir cheminot

D'où proviennent ces premiers cheminots ?

Compte tenu des connaissances techniques bien particulières que nécessitait la conduite des locomotives, les tout premiers machinistes furent des Anglais. Mais on engagea bien vite des Belges : chaudronniers ou forgerons qui, tentés par cette nouvelle aventure, venaient avec leur science du feu et du fer ; ouvriers, eux aussi attirés par ces machines extraordinaires, qui se formaient aux travaux des ateliers et des stations et dont les meilleurs étaient choisis pour « passer sur les machines ». Les chantiers de construction des lignes fournirent également une partie du personnel : lorsqu'un tronçon était achevé, certains partaient pour la section suivante mais d'autres faisaient souche, pour participer à l'entretien et au gardiennage de ces voies qu'ils avaient contribué à construire. D'autres encore allaient vers le

chemin de fer parce que la vie les y poussait, tels ces fils cadets de familles nombreuses qui ne trouveraient pas d'avenir dans la ferme ou l'exploitation familiale. Ou bien aussi, ceux qui arrivaient parce que la ligne passait par leur ville ou leur village : les uns qui venaient avec leur habileté manuelle ou leur force physique, les autres qui avaient fréquenté l'école et qui se présentaient pour tenir les écritures ou délivrer les billets, etc.

Un métier exigeant

Au milieu du 19^{ème} siècle, il n'y a pas de réglementation du travail au sens moderne de l'expression et les idées sociales nouvelles n'en sont encore qu'à leurs balbutiements. Aussi, en plein essor de l'industrie et du capitalisme libéral, les employeurs, privés ou publics, sont-ils fort exigeants.

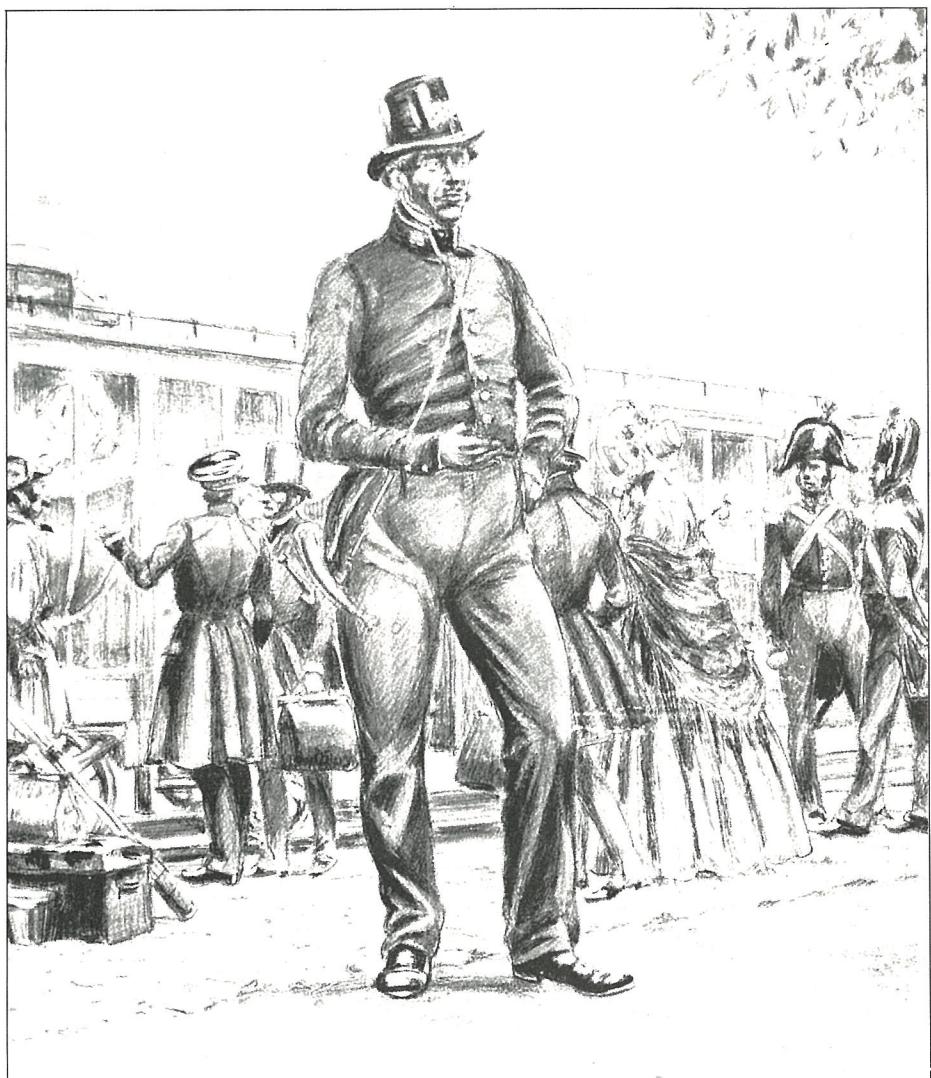
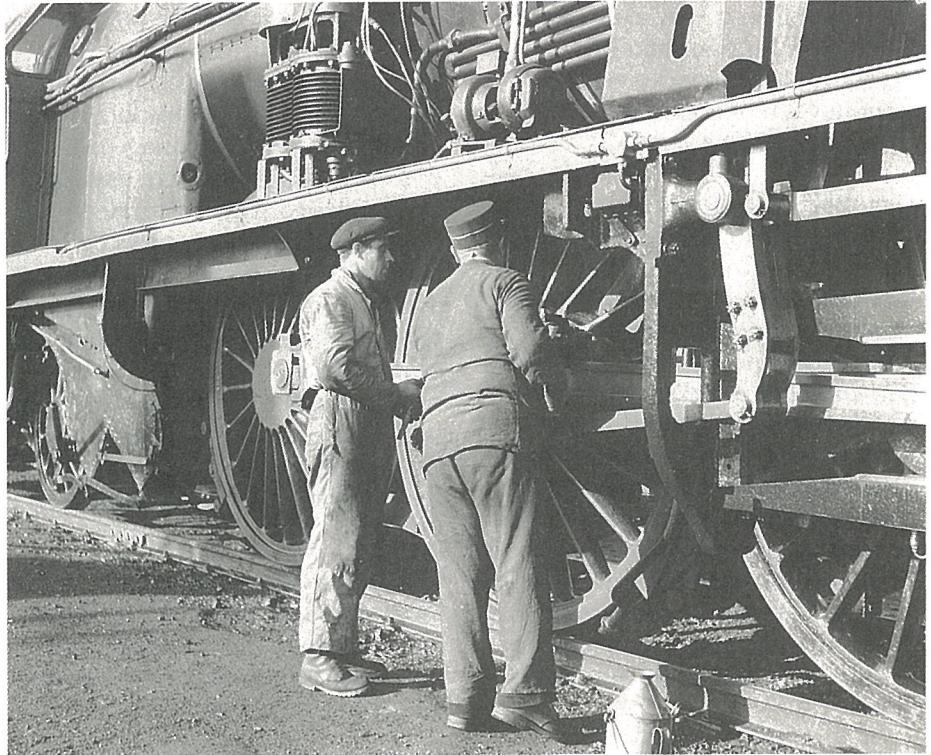
10 heures par jour ... ou plus

Pour les ouvriers des ateliers et des stations, le règlement de 1838 prévoit une journée de 10 heures de travail effectif (ou de 2 heures et demie par quart). Compte tenu des interruptions prévues pour les repas (une heure pour dîner, une demi-heure pour déjeuner et autant pour goûter), la présence totale atteint 12 heures. Lorsque des travaux urgents sont requis, le travail peut être porté, par jour et nuit, à un maximum de 8 quarts, soit ... 20 heures !

Pour le machiniste, le règlement précise qu'il doit être à la station au moins une demi-heure avant le départ du convoi qu'il doit conduire.

Quant au personnel des stations ou de l'entretien et du gardiennage des voies, on prévoit généralement qu'il doit être présent, selon les cas, entre une demi-heure et une heure avant le premier train et jusqu'à trois quarts d'heure après le passage du dernier convoi.

Ce n'était assurément pas de petites prestations ! On note même une règle de 1866 prévoyant que si mari et femme assurent le gardiennage continu d'un passage à niveau, ils se répartissent la tâche à raison de 12 heures chacun, le mari prenant en charge la prestation de nuit.



garde-convoi en 1838

Par ailleurs, on ne parle pas, à cette époque, de repos dominical. Toutefois, le service des ateliers et stations est réduit lors des dimanches et fêtes légales.

Des absences autorisées

En 1838, les cheminots ne disposent pas de jours de congé au sens moderne de l'expression. Tout au plus certaines catégories d'agents (des fonctionnaires et des employés) peuvent-elles solliciter par écrit, auprès des supérieurs désignés, l'autorisation de s'absenter, c'est-à-dire de rester éloigné du service. Les absences ne peuvent dépasser 10 jours. Dans le cas contraire, elles sont alors qualifiées de congé (au sens de l'époque) et revêtent un caractère extraordinaire car elle ne peuvent être autorisées que par le ministre.

Habiter près du chemin de fer
Dès l'origine, on assigne des lieux de résidence aux agents, surtout à ceux qui ont des responsabilités de décision ou de gardiennage ou encore, qui interviennent dans le service des convois. Sécurité et régularité, ces maîtres mots du chemin de fer sont déjà présents dans l'esprit ou dans la lettre des règlements de l'époque : l'agent doit donc être disponible pour son travail. Aussi habitera-t-il sur place ou à proximité, de façon à pouvoir être appelé immédiatement et rejoindre son poste sans retard.

Une discipline stricte

Dès les premières années on a très vite compris qu'un accident peut avoir de très graves conséquences : les « foules » que l'on transporte, les

vitesses « considérables », etc. La sécurité doit donc être une composante importante de toutes les opérations.

Par ailleurs, il faut aussi coordonner les activités d'une foule de personnes dont une large part n'a, jusqu'alors, jamais vécu dans le strict respect de normes rigoureuses, ainsi que l'exige cependant le bon fonctionnement du chemin de fer.

Aussi insiste-t-on sur la discipline : salut, respect et obéissance aux supérieurs, port de l'uniforme ou de la tenue de service prescrite. Et l'on se montre aussi très sévère en cas de manquements ou de fautes : les

retards de plus de 10 minutes sont punis d'une retenue de salaire égale à un quart de jour ; les absences d'ouvriers sont pénalisées d'une retenue de salaire équivalant au double de la durée de l'absence !

D'autres punitions sont encore prévues, selon la faute (une certaine gradation existe déjà à ce sujet) : privation de jours de repos, retenue, privation ou réduction des indemnités et suppléments de traitement, suspension des fonctions avec retenue, destitution ou renvoi. Cependant, on précise d'emblée que les agents et ouvriers coupables de mauvaise conduite ou de négligence seront renvoyés sur le champ !

Le règlement ajoute encore que tout accident est présumé (supposé) dû à une faute de l'agent responsable (dans l'ordre hiérarchique) et qu'il incombe à ce dernier d'apporter la preuve contraire !

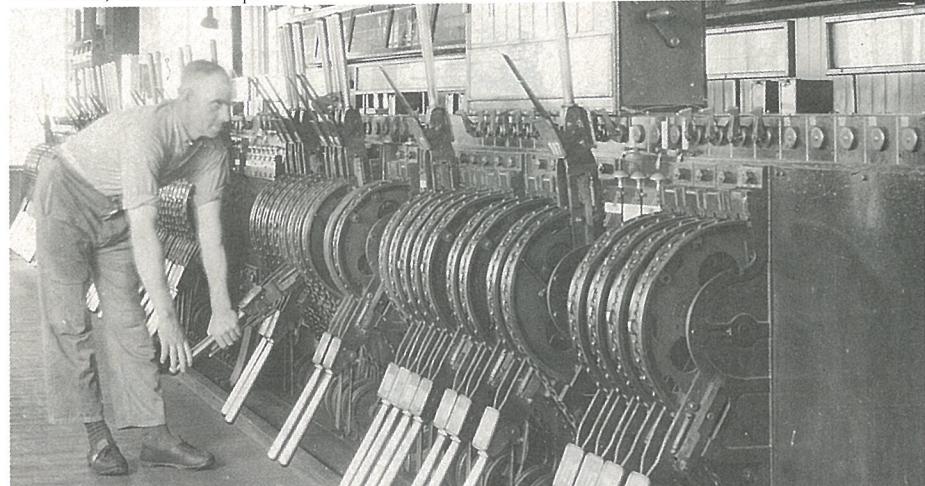
Et pour s'assurer qu'on ne prendra certainement pas les choses à la légère on menace encore de l'application du code pénal et des dispositions du code civil relatives à la responsabilité civile, que l'on cite. Pour que nul n'en ignore !

Un métier rude mais attristant

Ces diverses conditions, qui sont celles des chemins de fer de l'Etat, ne sont certainement pas plus favorables dans les compagnies privées qui, à partir des années 1840, commencent à exploiter les lignes concédées.

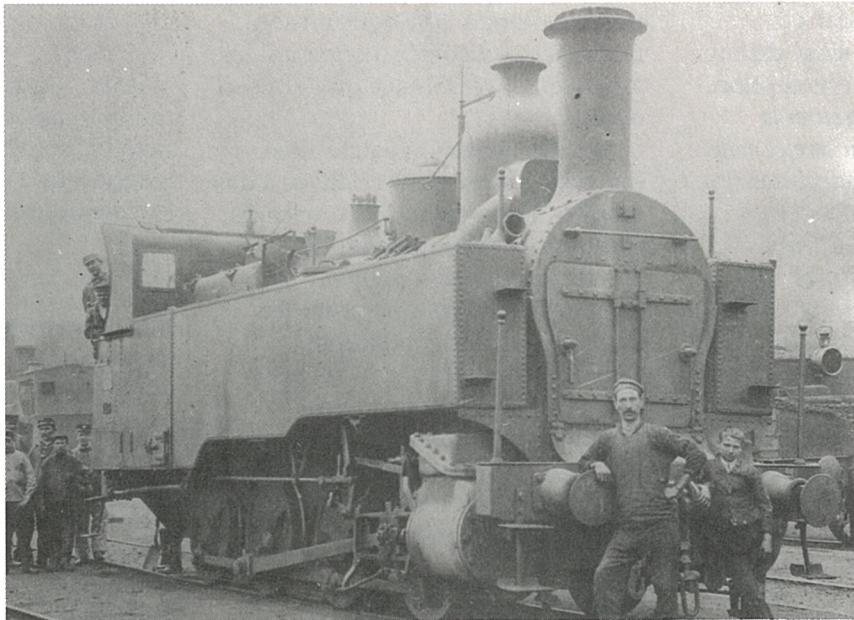
A cela, il faut encore ajouter les ambiances solennelles,

Forest-Midi, cabine mécanique



▼ loco type 10, PC





caractéristiques des grands services à cette époque (et bien plus tard encore), les relations assez froides, hautaines voire tracassières,... Et ne pas perdre de vue non plus que les cheminots travaillent sans relâche et par tous les temps avec des équipements qui n'ont pas été conçus en fonction de leur sécurité et encore moins de leur confort (ces aspects de la vie des cheminots sont davantage évoqués ailleurs).

Le métier de cheminot est sans nul doute un très rude métier. Et pourtant, il attire des candidats, suscite des vocations, engendre des «dynasties de cheminots» même! C'est qu'être cheminot, c'est avoir un métier neuf, d'avenir; c'est participer au progrès et transformer les structures économiques et sociales du pays; c'est travailler au *seul* mode de transport qui permette, à ce moment, de déplacer rapidement et en sécurité toujours davantage de personnes, toujours plus de biens. C'est offrir à certains l'espoir d'un ailleurs plus favorable en ces temps si durs : qui eût pu rêver cela, il y a quelques décennies à peine? Aux yeux des citoyens, ces gens qui les conduisent sont importants. Alors, une légitime fierté naît et, malgré les aspects pénibles de son métier, le cheminot va s'y attacher. Il va même parfois nourrir une passion pour le chemin de fer : ah, ces locomotives chouchoutées par leurs équipes, ces

cabines, ces divers équipements remarquablement élaborés et impeccamment entretenus! Cet amour, cette conscience professionnelle, cette importance du chemin de fer et son attrait, le cheminot va, consciemment ou non, les transmettre à ses proches ou à ses connaissances. Et le rail va ainsi attirer de nouvelles générations de cheminots qui progressivement, vont vivre de nouveaux progrès, tant dans le domaine technique qu'au plan social.

De 1870 à 1914

Tandis que l'Etat unifie et réorganise progressivement son réseau en reprenant les concessions octroyées, des mouvements sociaux parfois violents conduisent le législateur à voter diverses lois améliorant le sort des travailleurs. Tous ces changements vont influencer progressivement la condition des cheminots.

Travail et repos – Absences

La durée du travail journalier n'évoluera en fait que très lentement car on note encore en 1910, dans nombre de grands services, des prestations effectives de 12 heures, les interruptions pour repas ou repos ayant été déduites. Certaines améliorations apparaissent toutefois en matière de jours de repos où l'on s'efforce d'octroyer le repos dominical ou, à défaut, de prévoir

par exemple quatre jours de repos par mois. Tous les agents au travail le dimanche disposent cependant toujours de deux heures de liberté, pour leur permettre, s'ils le désirent, d'accomplir leurs devoirs religieux. Aucune distinction n'est opérée entre les agents qui accomplissent ces devoirs et les autres.

En outre, on en vient aussi à se préoccuper des repos journaliers (les ouvriers doivent avoir, journallement, au moins 8 heures consécutives de repos chez eux) et des alternances. Afin de mieux garantir le respect des règles édictées, on prévoit explicitement que la privation des repos ne peut plus être infligée à titre de mesure disciplinaire, à l'inverse du régime antérieur.

Par ailleurs, on en est toujours au régime des absences autorisées, celles-ci ne pouvant toutefois plus être refusées lorsqu'il s'agit de remplir des devoirs officiels (élections, témoignages en justice ou participation à un jury, etc.).

Résidence : des assouplissements pour certaines catégories d'agents
Pour les agents investis d'un commandement ou occupant un emploi du service des trains,

l'obligation de résider dans la localité où se trouve le siège de leur service ne connaît pas d'exception. « Pour être en mesure d'assurer la régularité et la sécurité du service et de faire face, en tous temps, aux besoins imprévus de l'exploitation tout en apportant dans l'exercice de leurs fonctions la célérité et l'activité nécessaires, ces agents doivent résider au centre même de leurs opérations ».

Une certaine latitude est cependant prévue pour les agents subalternes non affectés au service des trains. Pour autant que les nécessités de service le permettent, ils peuvent, sans devoir en demander l'autorisation, établir leur domicile dans une commune limitrophe de celle où ils exercent leurs fonctions ou dans une autre commune pour autant que la distance entre le siège de service et l'habitation n'excède pas cinq kilomètres. Pour des distances supérieures (jusqu'à 35 km en principe), une autorisation doit être sollicitée.

Discipline : des précisions et des recours

Durant toute cette période, la réglementation se développe et s'affirme : précision de la gradation des peines, interdiction de certaines d'entre elles (telle la privation des repos), détermination des autorités compétentes pour les infliger, critères d'application, instruction des faits, etc.

Il faut aussi noter que les agents ont dorénavant la possibilité de se justifier et, qu'en 1909, un Conseil d'appel est instauré pour entendre les agents passibles de peines graves et rendre un avis à ce sujet. Ce Conseil est composé de trois membres (assistés d'un greffier) : un président (non cheminot) et deux assesseurs désignés parmi les fonctionnaires, employés et ouvriers retraités ayant obtenu la décoration civique pour bons et loyaux services.

Incompatibilités

Le cheminot exerce une fonction importante dans la Société et de lourdes responsabilités reposent sur lui dans bien des cas. Aussi doit-il consacrer toute son énergie au service du chemin de fer et éviter de

prêter le flanc à la critique en se livrant à des activités incompatibles avec son rôle et l'image qu'il doit en donner.

Une réglementation édicte ainsi diverses interdictions relatives à des emplois accessoires, à l'exercice de commerces, d'industries, etc.

A cette époque, ces règles s'appliquent même aux mandats électifs, à caractère politique. Certaines des interdictions visées sont absolues, tandis qu'une autorisation d'exercice, toujours révocable, peut être sollicitée pour les autres. Dans quelques cas, cette autorisation est même tacite.

Réparation des accidents

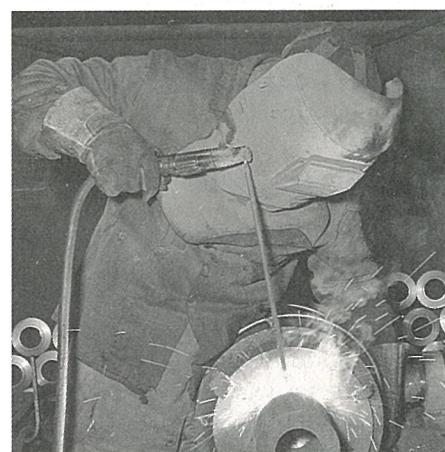
La période de 1870 à 1914 a vu l'introduction ou le développement de nombreuses règles régissant l'exécution du travail voire certaines conditions de vie des cheminots. Il est impossible de les évoquer toutes mais il faut toutefois citer spécialement l'introduction, en application d'une loi générale de 1903, de règles relatives aux accidents du travail et à la réparation

des dommages qui en résultent. Ces mesures apportent en effet d'importantes améliorations dans un domaine qui concerne chaque jour de nombreux cheminots : les risques du travail et leurs conséquences.

1914 — 1945

Une période fort contrastée

D'importants changements vont modifier les conditions de travail des cheminots durant ces trois décennies. Mais on ne peut oublier que le début et la fin de cette période ont été marqués par de terribles événements auxquels les gens du rail ont payé un très lourd tribut : bombardements ou mitraillages de trains et de gares, sabotage des voies ou du matériel, destruction de ponts, etc. Les cheminots durent alors travailler dans des conditions épouvantables et très dangereuses à de multiples égards : combustible médiocre, entretien rudimentaire, occultation, retards, trains détournés, etc. La liste des martyrs du rail est fort longue mais beaucoup d'autres cheminots furent



aussi profondément éprouvés durant ces tristes années.

Quelques évolutions remarquables

Les huit heures

En 1921, une loi institue le principe de la journée de huit heures et de la semaine de quarante-huit heures. Cette loi s'applique aux chemins de fer et l'organisation des services est revue. On détermine des périodes de calcul, on fixe des maxima périodiques et journaliers. Les prestations, repos et alternances sont adaptés et certains régimes spéciaux sont prévus. Un rythme de vie nouveau s'installe, pour une période assez longue.

Les congés

Innovation importante, le personnel obtient un droit à des congés payés. La rémunération est maintenue durant ces jours et ... il ne faut justifier d'aucun motif pour les demander! Un espace de liberté s'ouvre, timidement au début. En 1937, dans la foulée de la loi sur les congés annuels payés, votée en 1936, les employés obtiennent 15 jours de congé et les ouvriers 8 jours.

La participation

En 1926, la SNCB est créée. Son personnel reçoit un statut, élaboré par une commission paritaire (les agents y disposent d'autant de représentants que l'employeur). Depuis lors également, toutes les questions intéressant directement ou indirectement le personnel sont soumises à une telle commission. Par ailleurs, nombre d'organes de gestion du personnel sont aménagés en vue d'assurer la représentation et la participation du personnel. Ces questions étant davantage évoquées ailleurs, on se limitera à relever particulièrement ici l'aménagement du Conseil d'appel en matière disciplinaire : outre le président (qui est un magistrat) et le greffier (qui ne prend pas part à la décision), le conseil est dorénavant composé de dix membres assesseurs choisis, la moitié par la Société, et l'autre moitié par le personnel (suivant les principes qui règlementent sa représentation à la Commission paritaire).



Après 1945

Le rapport de travail évolue...

Plusieurs évolutions se sont encore produites entre 1945 et 1985, en liaison avec les changements de société que nous vivons : transformation du contexte économique et social, nouveaux modes et conceptions de vie, etc. Les conditions de travail ont été adaptées elles aussi : par exemple, aménagements en matière de résidence ou réorganisation du règlement disciplinaire, etc. Mais

l'évolution de la durée du travail et celle des congés retiennent spécialement l'attention. Les règles en vigueur ont été modifiées à plusieurs reprises, en vue d'octroyer à chacun davantage de temps libre.

Durée du travail

Fixée à 48 heures depuis 1921, la durée hebdomadaire du travail passe au 1^{er} décembre 1956 à 45 heures. La réduction suivante (44 heures) se produit le 1^{er} juillet

1965 mais on passe aux 43 heures dès le 3 janvier 1966. Le 1^{er} septembre 1971 la durée des prestations est fixée à 41 heures 30 minutes mais elle est de 40 heures à partir du 1^{er} janvier 1975. Le régime actuel, qui est de 38 heures par semaine, a été instauré au 1^{er} octobre 1979.

Congés

Le régime d'avant-guerre (voir ci-dessus) a été maintenu jusqu'en 1946, mais dès 1947, l'ensemble du personnel obtient 15 jours de congé. A partir de 1954, ce nombre varie entre 15 et 21 selon l'âge de l'agent. En 1969, la fourchette varie entre 18 et 22 jours, toujours selon l'âge et en 1974, elle est de 20 à 22 jours. Cette réglementation est toujours en vigueur mais il faut préciser que, depuis 1979, il est accordé un jour

de congé supplémentaire chaque fois qu'un jour férié officiel coïncide avec le samedi ou le dimanche.

... Son contenu aussi

Il n'y a pas que les prestations et les obligations des agents qui se sont transformées. En fait le chemin de fer des années 1980 ne ressemble plus du tout à ce qu'il était au sortir du second conflit mondial : disparition de la vapeur, augmentation des charges remorquées, mécanisation, signalisation électrique, informatique, réorganisations, transformation du rôle des chemins de fer, etc.

Le cheminot des années 1980 travaille dans un contexte neuf avec des moyens différents et selon des

méthodes qu'il a fallu adapter voire renouveler entièrement. Et pour en arriver là, ce furent aussi (et ce sont toujours) des changements, des écolages ou des adaptations, parfois difficiles...

1835 — 1985 : 150 ans de changements ou d'adaptations dans les conditions de travail des cheminots, dans les gestes de leur labeur quotidien. Une évolution qui continuera sans aucun doute, pour tenter toujours de réaliser au mieux, dans une société mouvante, l'objectif fondamental et permanent du chemin de fer : transporter rapidement et dans de bonnes conditions de sécurité, confort et régularité, les personnes et les biens qui lui sont confiés.

L.G.

