

LES METIERS DU RAIL

R. DANLOY



R. DANLOY

UNE RADIO POUR COLLEQUE

Bruxelles Midi, un vendredi : là nous attend Paul, l'un des trois premiers adjoints au chef de gare principal.

Le rendez-vous est fixé depuis deux semaines déjà mais il a été confirmé la veille. Dans le mouvement, il faut savoir prendre ses précautions car un événement imprévu peut soudain tout bouleverser.

Collons-nous donc aux basques de notre hôte d'un jour, mais n'oublions pas pour autant de planter le décor. Ceci afin de mieux situer l'importance de ce métier du rail que nous découvrons aujourd'hui, en brossant un rapide portrait de la plus grande gare du réseau. Bruxelles Midi est un peu au cheminot ce que le Barnum

peut être à un trapéziste. C'est avant tout le cœur du réseau, sans cesse irrigué par la multitude des convois en provenance de tous les coins du pays et de l'étranger. Point de convergence de plusieurs réseaux et systèmes de transport, Bruxelles Midi, avec ses 22 voies principales de réception et ses six faisceaux de garage, draine quelque 900 trains de voyageurs par jour et accueille quotidiennement plus de 140 000 personnes. La zone compte 8 dépendances et utilise un effectif d'environ 900 agents. La circulation du trafic est réalisée par le block 1 qui manœuvre à distance 475 aiguillages et 334 signaux. Etablie comme un amphithéâtre, la salle de commande est équipée d'un tableau de contrôle optique

(TCO) de 20,52 m de long et de 2,70 m de haut. Le centre vital en est la salle à relais avec ses 8 000 relais de signalisation, 150 000 fils électriques et un réseau de câbles d'une longueur totale de 680 km! Tout cela permet de tracer 14 000 itinéraires différents! Fermons maintenant la parenthèse après cette avalanche de chiffres qui donne le vertige. Voyons plutôt ce qu'il en est de la tâche primordiale d'un premier chef de gare dans une zone où il se passe toujours quelque chose. Cependant, si nous voulons nous attacher à ses pas, offrons-nous un petit détour en nous attardant un peu sur l'homme. Car, le chemin de fer et Paul, c'est surtout la véritable passion d'un cheminot pour son métier.

C'est même plus que cela encore : à savoir l'aboutissement du rêve d'un enfant qui aurait tant voulu devenir chef de gare, (il le sera à Uccle Calevoet avant que cette gare ne devienne une dépendance de Bruxelles Midi). Paul connaît un destin de cheminot assez étonnant : nanti d'un doctorat en chimie, il entra à la SNCB comme... commis de factage temporaire. Après avoir brillamment réussi l'examen de rédacteur, l'option physique qu'il avait choisie devait naturellement l'orienter vers le mouvement où il débuta en tant que sous/chef de 1^{re} classe à Bruxelles Midi. Il assura alors les fonctions de régulateur puis, ayant satisfait à l'épreuve de chef de gare adjoint, il devint chef de zone à Uccle Calevoet où son



R. DANLOY



R. DANLOY



R. DANLOY

emploi fut malheureusement supprimé en 1983. Lauréat de l'examen de 1^{er} chef de gare adjoint, il revient alors «au Midi» où il nous parle de son métier.

Le mouvement à Bruxelles Midi comporte trois secteurs, chacun étant dirigé par un premier chef de gare adjoint. Les prestations s'étalent de 6 h 30 à 15 h et de 10 h à 18 h 30, la seconde étant appelée le service 3, celui qu'accomplit Paul ce jour. Son secteur comporte de nombreuses attributions. Jugez-en par vous-mêmes : il a la charge du service des trains et, notamment, le carnet d'affectation, le graphique, les horaires saisonniers et les affiches-horaires. La rédaction et la mise à jour des consignes ne sont pas non plus de la petite bière. Il faut

faire le travail dans les deux langues et ces consignes ont plus souvent l'épaisseur d'une brique que celle d'un rapport de cantonnier. De plus, Paul est responsable de la formation professionnelle des agents de la zone et de la gestion des dépendances (Forest Midi, Forest Est, Uccle Stalle, Uccle Calevoet, Forest Voitures, Bruxelles Chapelle, Bruxelles Ouest et Bruxelles Petite Ile).

Mais l'existence, pour Paul, est faite, au quotidien, de nombreux aspects auxquels il faut veiller et d'événements imprévus demandant qu'on leur porte remède. En effet, la routine côtoie l'extraordinaire, la situation normale devant s'associer aux perturbations qui peuvent survenir à tout instant. Un simple retard sur une ligne du réseau est

souvent le grain de sable qui fausse la mécanique de la belle horloge si méticuleusement mise au point. Il faut donner un coup de main au régulateur qui a dès lors fort à faire. Un appareil ne présente plus le voyant de contrôle : Paul empoigne une manivelle et s'en va tourner l'aiguillage en pleine voie. On comprend que, dans son bureau, il reste en permanence à l'écoute de la liaison radio avec les agents intervenant dans le service du mouvement. Car le mouvement, c'est cela : une surveillance constante de manière à intervenir promptement et efficacement en cas de «pépin». La routine, pour lui, c'est de vérifier que tout est bien prévu dans les bulletins annonçant des travaux ou des trains extraordinaires. Il faut également que tout soit en ordre au niveau des réservations et de la composition des trains internationaux. Ce sont encore les accords protocolaires, les voyages scolaires, etc. Et puis, la journée ne va pas sans un

contrôle du personnel ni sans la surveillance de la formation des trains internationaux à Forest. Enfin, maints dossiers concernant des plaintes, des rapports d'accidents et l'instruction des retards doivent être traités journalièrement. L'autre facette, c'est celle de «l'aventure», qui peut se présenter sous des formes inattendues, voire saugrenues : un homme qui voyage sur le toit d'une automotrice break ou une femme qui accouche dans un train. Quant aux alertes à la bombe, elles sont monnaie courante ! Et ce vendredi, rien à signaler ? Eh bien, c'est le calme... jusqu'à seize heures, quand une locomotive électrique devant remorquer un train de voyageurs, se retrouve avec un essieu bloqué dans un faisceau à Forest ! Il faut appeler le train de secours afin de placer l'essieu sur un lorry et veiller au bon fonctionnement de l'opération. Quand on vous dit qu'il se passe toujours quelque chose... □