

FANTHOMAS

## LES TRAINS PRIS EN FILATURE...

Les conducteurs et les poseurs de voie exercent des fonctions dans l'activité ferroviaire qu'on peut qualifier de typiques. En ouvrant cette rubrique consacrée aux métiers du rail, il était dès lors logique de débiter par eux. Mais il faut aussi rendre justice aux nombreux autres professionnels qui, ponctuellement et méthodiquement, remplissent des fonctions sans lesquelles le transport par rail ne serait pas concevable.

C'est le cas des signaleurs que nous accueillons dans nos colonnes aujourd'hui.

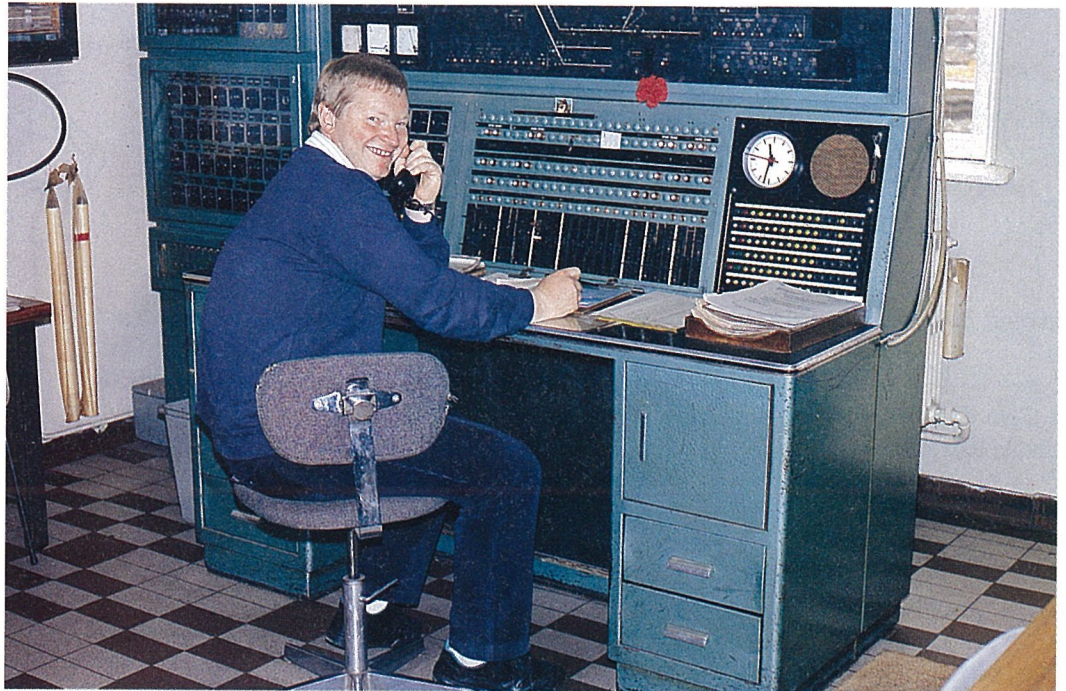
Véritables organisateurs du trafic, ces aiguilleurs du rail exercent leur indispensable métier à l'abri des regards, en toute discrétion, serais-je tenté de dire.

En effet, confinés dans une cabine ou au sein d'une gare, ils n'ont pour seul interlocuteur qu'un pupitre truffé de boutons, de manettes, de voyants lumineux, et que sais-je encore ? Pour le profane que je suis, tout cet appareillage ne signifie absolument rien.

Autant les métiers de conducteur et de poseur de voie m'étaient quelque part familiers – je me rappelle le code de la route pour l'un, les techniques de jardinage pour l'autre, ça paraît idiot mais c'est ainsi – autant le métier de signaleur me semble sinon rébarbatif, du moins mystérieux. C'est tout juste si mon guide Jean-Pierre ne m'apparaît pas comme appartenant à un autre monde.

Non, rassurez-vous, il est tout à fait normal. Bon cheminot, bon père de famille... mais soumis à une tension nerveuse constante. Pour l'heure, Jean-Pierre me raconte ses débuts, qui sont vraisemblablement identiques à ceux de la plupart de ses collègues signaleurs.

Jean-Pierre est encore un jeunot dans la profession puisqu'il ne fit ses premiers pas dans la Société qu'en 1981.



F. THOMAS

### PREMIERE ETAPE

L'écolage.

Cet écolage se déroule dans un train-école, une école itinérante donc, constitué de plusieurs anciennes voitures aménagées en classes, à Bruxelles Nord. Pour les besoins de l'enseignement, à ce stade uniquement théorique, le train se déplace de district en district où il reste parfois quelques semaines.

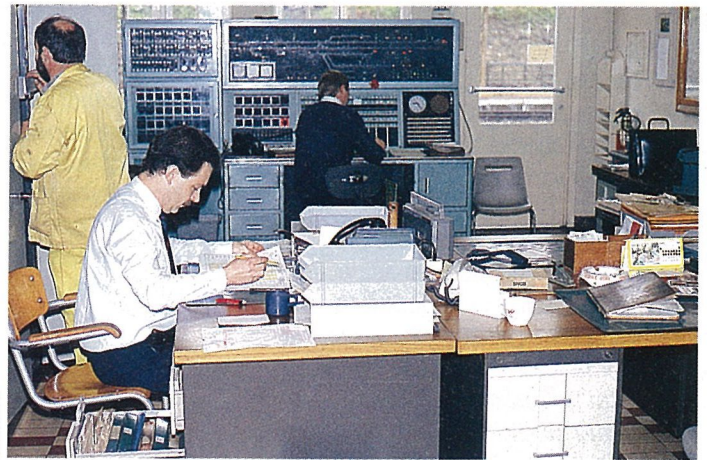
Les cours dispensent tout ce qu'il faut savoir sur la signalisation et les différents types de cabines reconstituées dans les voitures du train-école.

Cet apprentissage est sanctionné par un examen, cela va sans dire, que Jean-Pierre a réussi fort heureusement.

### DEUXIEME ETAPE

Jean-Pierre est alors affecté au secteur 29 de la gare d'Ottignies où il suit une nouvelle initiation, pratique celle-là.

On peut scinder cette étape en deux parties, la première consistant en une formation générale valable pour n'importe quelle cabine, la deuxième en une spécialisation en fonction du siège de travail où seront affectés les candidats signaleurs. Objectif de cet apprentissage : la connaissance parfaite des



F. THOMAS

différents blocks de signalisation et la maîtrise de ses conditions de travail.

En clair, Jean-Pierre, qui effectue la plupart de ses prestations à Wavre, a appris à connaître cette gare comme sa poche, dans ses moindres détails : les signaux, les raccordements les appareils de voie, les PN n'ont plus de secrets pour lui.

Et comme il assure quelquefois des remplacements à la Hulpe, celle-ci aussi a été l'objet de son observation attentive et minutieuse.

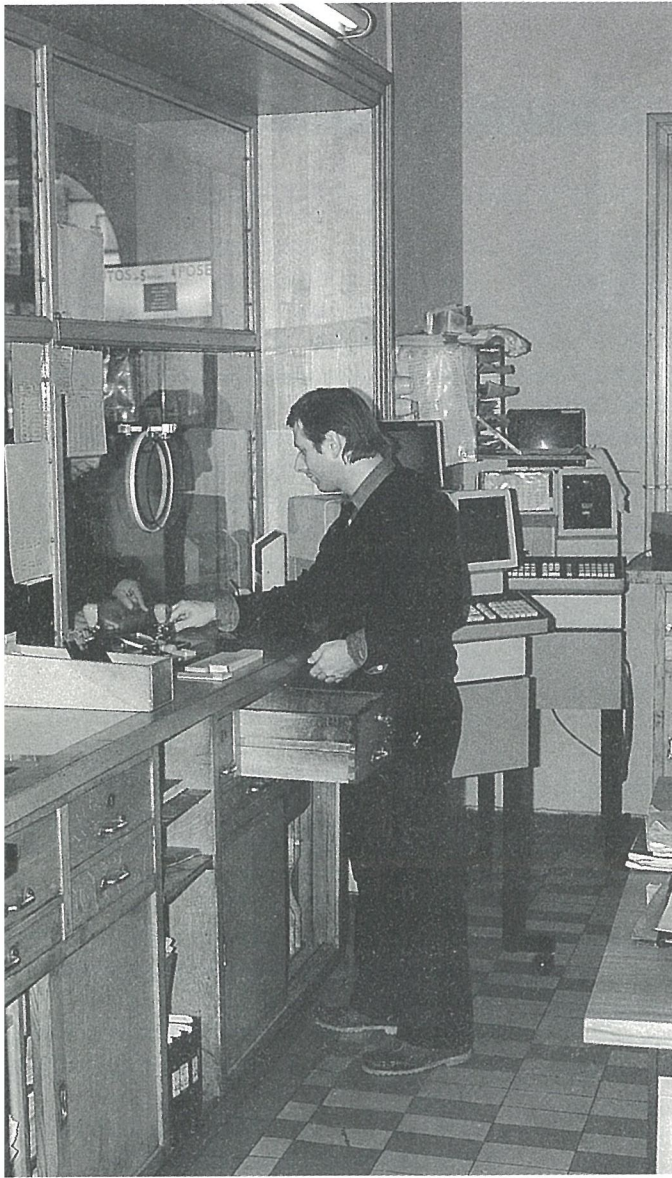
### UN BOULOT ASTREIGNANT

Le service de Jean-Pierre que j'ai choisi de suivre est la pause du matin, 6 h-14 h, en semaine. Les deux autres pauses sont celles de 14 h-22 h et de 22 h-6 h évidemment.

Je précise en semaine, car le travail de mon compagnon s'étend aux jours fériés et aux week-end : il preste ainsi 2 à 3 week-end par mois, selon les cas, quand ce n'est pas 3 et 4 week-end ! Vous me direz qu'il y a les « récup », mais quand même, les week-end en famille, c'est mieux qu'un repos ou un CCP en semaine.



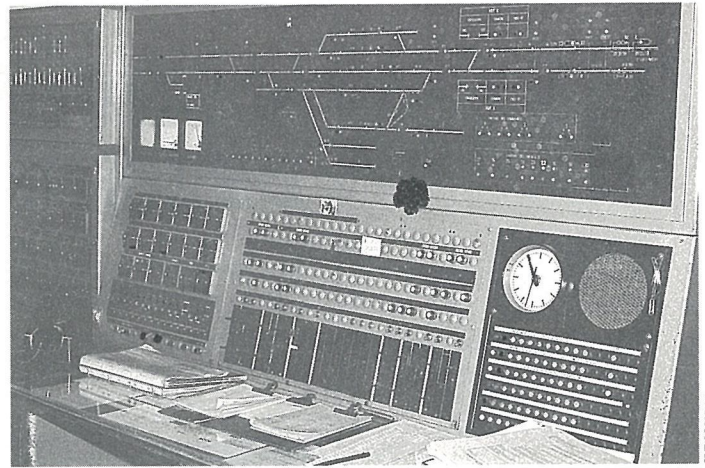
F. THOMAS



F. THOMAS

A Wavre, le block de signalisation se trouve en gare, dans le bureau du sous-chef. L'ambiance est plutôt conviviale mais bruyante car le bureau abrite aussi, outre le chef et le signaleur, un commis du mouvement et un chargeur. Tout une atmosphère de gare qui fait un peu ruche. Le guichet assure un contact permanent avec la clientèle, très nombreuse à cet endroit. La cabine sur laquelle travaille Jean-Pierre est une tout relais des années '60, fonctionnant encore avec des boutons poussoirs appelés à tracer les

itinéraires par sélections. Car le boulot du signaleur est de « suivre » le train sur le tronçon dont il a la surveillance, même si le dispatch d'une partie de la ligne s'effectue au groupe de Bruxelles. Il doit tracer des itinéraires, bloquer des protections, donner des priorités, choisir des voies de garage provisoires, etc... Jean-Pierre est un relais, ô combien nécessaire. Relais qui assure le contrôle de 15 (!) passages à niveaux et d'un raccordement industriel, SKODA pour ne pas le nommer. La cabine de Wavre a aussi ceci de particulier, c'est qu'elle est la



F. THOMAS



F. THOMAS

dernière cabine francophone avant celle de Sint-Joris-Weerde. Ce qui explique que les télégrammes de sécurité soient rédigés dans les deux langues. Edison, pas mort donc, pour les mises hors services, les incidents, les dérangements... Bien que Jean-Pierre manipule des boutons la plupart du temps, il remplit aussi des formulaires. La paperasse est bien envahissante, mais son utilité ne peut être contestée.

Le S 478 A est un livre où notre ami note les trains qui arrivent et qui partent de la voie A (de passage).

Le S 478 B identique au premier, est consacré à la voie B.

Le E 890 est l'agenda des retransmissions pour les trains spéciaux qui ne sont pas programmés habituellement, comme les convois exceptionnels.

Enfin, il y a encore le carnet d'affectation, rédigé par le chef de gare, et qui indique les mouvements de trains pour une journée déterminée et les voies d'accès ou de passage de ceux-ci. Terminé pour les formulaires les plus usités. J'en oublie sûrement mais ils ne sont pas essentiels pour notre information.

On le voit donc, le boulot de Jean-Pierre n'est pas de tout repos et est empreint d'une responsabilité bien lourde à porter. La Société en est consciente et a prévu pour ces agents, des séances de recyclage quelque six fois par an. Histoire de toujours mieux maîtriser son outil de travail et, par voie de conséquence, de veiller à la sécurité des nombreux utilisateurs du rail. □



F. THOMAS