

FANTHOMAS

CONTROLE DES BILLETS, SVP!

Il est une rengaine bien connue des navetteurs et des voyageurs de tous poils, c'est bien celle-là.

C'est Francis, notre guide des métiers du chemin de fer pour aujourd'hui, qui nous la chante. Il est chef-garde au dépôt de Charleroi Sud.

Ce lundi où je l'accompagne, il assure le service 17 de la série 4 qui commence à 4 h 30 et se termine à 12 h 55, soit une prestation de 8 h 25.

Et quelle prestation! Une succession d'omnibus, pardon de trains L, à contrôler.

Si, lisez plutôt :

☐ L 7278 : Départ de Charleroi à 4 h 57 en AM 145 vers Namur (5 h 51);

☐ L 7256 : Départ de Namur à 7 h 34 vers Tamines (7 h 02), avec deux AM, la 141 et la 509 (quel luxe);

☐ L 7256 : Départ de Tamines à 7 h 21, vers Charleroi (7 h 43);

☐ L 8008 : Départ de Charleroi à 7 h 54 vers Wavre (8 h 47);

☐ L 8029 : On découple et on part avec la 509 seule de Wavre à 8 h 55 vers Charleroi (9 h 48);

☐ L 7283 : Départ de Charleroi à 9 h 59 vers Namur (11 h 08);

☐ L 7261 : Enfin dernier départ de Namur (11 h 34) vers Charleroi (12 h 43). Ouf! A l'aube de cette journée, que de billets à contrôler, que de fermetures de portes à surveiller!

En. Entre deux voyages, Francis se détend, se désaltère ou se sustente un tantinet. Dix bonnes minutes avant le départ, il est sur le quai et renseigne les voyageurs. Pour ceux qui empruntent le train, le chef-garde, tout autant que le garde-travailleurs, est le personnage le plus représentatif des chemins de fer car le plus proche de la clientèle. C'est un être de chair et d'os avec lequel on peut dialoguer, voire nouer des relations. Les navetteurs le savent bien.

Le profil psychologique de tout bon garde, et de Francis, cela va sans dire, se résume en deux traits essentiels : un esprit commercial très développé associé à une sacrée dose de



F. THOMAS

sagesse et de fermeté.

J'ajouterais qu'il faut pas mal de doigté car certains trains sont reconnus très difficiles à contrôler!

Mais il s'agit rarement de ceux du matin. Quoique... Prenez, par exemple, le 7278 de 4 h 57. Qu'y rencontre-t-on? Essentiellement des ouvriers qui assurent la pause 6 h-14 h. A peine installés, ils glissent dans les bras de Morphée, quoi de plus normal? Dans ces conditions, le contrôle des billets relève de l'épreuve de force : il faut les réveiller, ça grogne, ça roupète. Après tout, Francis n'a qu'à savoir qu'ils sont abonnés!

Le 7256 est, lui, surtout fréquenté par les écoliers à destination de Charleroi : c'est une clientèle toute différente, bruyante et nerveuse malgré l'heure matinale. Ici du doigté!

Francis contrôle, détendu et bonhomme en apparence mais ferme. Tout en se laissant chahuter par la meute d'enfants, il est intransigeant lors du contrôle. Ces fripons ont en effet plus d'un tour dans leur sac. S'ils montent à Aiseau ou Ternée où on ne distribue pas de billets, soyez assuré qu'ils mettront un point d'honneur à ne pas acquitter le prix du parcours! La mémoire dans ces cas est la bienvenue : Francis s'attache ici à repérer ceux qui ne sont pas abonnés pour les contrôler.

Le 8008, à côté, est un service peinard : c'est le train des employés qui se rendent à Wavre ou à Bruxelles. Il s'agit principalement d'une clientèle d'abonnés, disciplinés et peu réfractaires au contrôle. Quant au reste de la matinée, pas d'incidents à signaler : ce sont les heures creuses où les voyageurs se font plus rares et débonnaires.

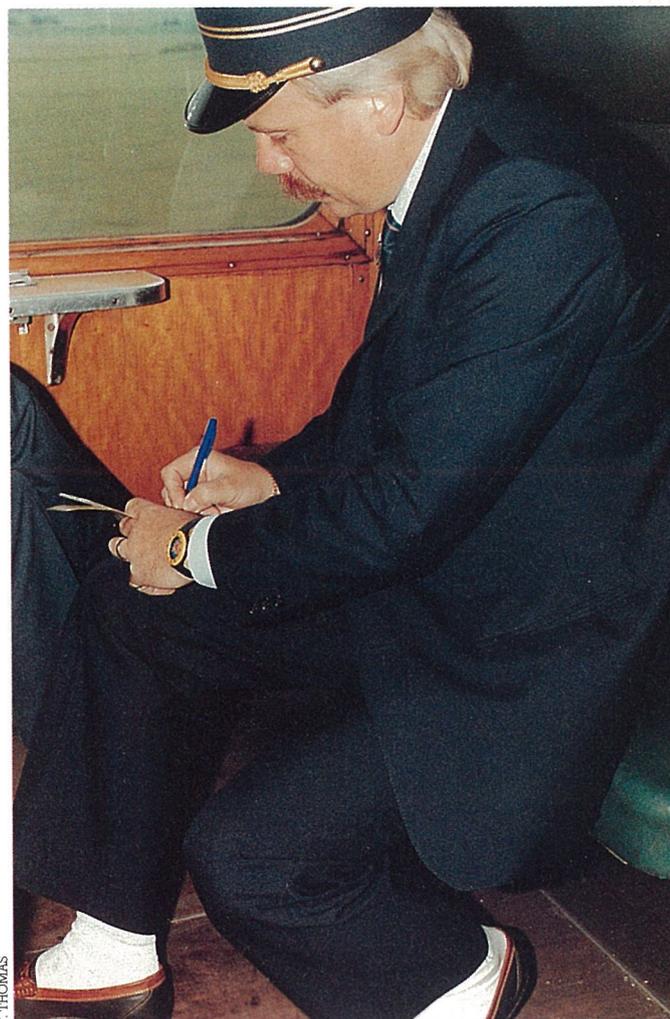
L'équipement de Francis se compose d'une clé papillon, laquelle lui permet de donner le départ via le dispositif IOT (qui commande la marguerite); une clé à 4 branches pour l'ouverture et la fermeture des portes; une clé « WILKA » qui autorise l'accès au PN en cas de perturbation (il s'agit de ces petits abris en béton qu'on peut apercevoir à proximité des passages à niveau); un drapeau rouge et six pétards pour assurer la sécurité



F. THOMAS



F. THOMAS



F. THOMAS

du trafic et du convoi en cas de détresse ou d'accident; une trousse de secours, une lampe de poche, une sacoche contenant le guide, le barème et les souches de régularisation des voyageurs, de la monnaie et bien sûr, une bonne montre et le sifflet.

Les pétards dont nous parlions plus haut sont disposés sur la voie, en cas d'accident, à une certaine distance l'un de l'autre et du train en détresse pour prévenir le train dépanneur de sa localisation.

Avant le départ, Francis procède au contrôle préalable du matériel roulant : il s'assure que le train qu'il dessert est en ordre de marche (les freins à main sont-ils partout desserrés?). Ensuite, il prend contact avec le personnel de conduite et des

gares, histoire de savoir qui fait quoi aujourd'hui.

Outre ce volet méconnu de sa fonction, Francis a aussi la charge des bagages : il doit réceptionner colis, courrier ou valeurs.

Tout un travail de fourmi, discret mais efficace.

Le départ est donné et Francis parcourt les rames, contrôle, régularise les voyageurs impénitents, distraits ou paumés. Le règlement, il le connaît comme sa poche : il bénéficie même d'une journée de théorie par trimestre pour rafraîchir sa mémoire ou pour ajuster ses connaissances.

Les documents dont il se sert quotidiennement sont :

□ L'E 791 qui récapitule les renseignements relatifs au

matériel qui dessert le train (engin de traction, tonnage, vitesse autorisée, nombre de véhicules), l'horaire théorique et réel, la justification des retards éventuels, le nom du personnel qui accompagne, le numéro de service et le dépôt du conducteur ;

□ L'E 690, ou carnet de travail qui reprend, par mois, les services prestés pour le calcul des primes ;

□ L'E 284 ou feuille de travail qui reflète la prestation exacte de l'agent ;

□ L'E 286 ou fiche de liaison dont nous avons déjà parlé (cfr Le Rail de mars 1990).

Voilà présenté dans les grandes lignes le métier de garde qui dispense bien des satisfactions, malgré les conditions, parfois éprouvantes, de son exercice. □



F. THOMAS