

# LES DIEUX LARES DE LA GARE

||| ||| ||| Christine Opdecam



© Groupe SNCB/D. Moirill

**Raoul Hennaut est entré aux chemins de fer sur les conseils de son père, cheminot lui-même : « Tu ne seras jamais riche mais tu n'auras jamais faim ! », lui dit-il.**

**Il avait alors 25 ans et occupait déjà un poste dans une banque, un métier à risques selon son paternel qui avait connu la grande crise de 1929. Le 31 janvier 1948, il rejoignait la grande famille des cheminots comme garde temporaire.**

**Un an plus tard, il était engagé définitivement. D'épreuves de sélection en examens linguistiques pour pouvoir travailler à Bruxelles, il devint successivement commis de 3<sup>e</sup> classe, facteur de gare de 2<sup>e</sup> classe, rédacteur, s/chef de gare de 1<sup>re</sup> classe, chef de gare adjoint, chef de gare de 1<sup>re</sup> classe, 1<sup>er</sup> chef de gare adjoint, puis chef de gare principal<sup>1</sup> à Bruxelles-Midi. Il fut le dernier à détenir ce grade car, ensuite, les gares furent regroupées par zone, puis par région. On devenait alors chef de zone ou manager de région.**

**Le Rail : racontez-nous en quelques mots vos premiers pas dans la société.**

**Raoul Hennaut :** c'était très simple. Dès qu'on occupait un poste, on recevait une initiation sur le tas, puis on passait très vite à l'exécution. On était parrainé par un ancien, on pouvait poser des questions - c'était même recommandé! - mais on vous laissait rapidement la

bride sur le cou. Comme rédacteur, pendant toute la durée du stage (un an), tout en accomplissant son travail, on passait par tous les services pour appréhender le métier dans toute sa diversité. On suivait également des cours à l'école professionnelle sanctionnés par un examen.

Pour ma part, c'est à Bruxelles-Nord que j'ai suivi ce stage de rédacteur. J'ai eu la chance d'être initié par un chef de gare adjoint qui m'a beaucoup appris.

**Le Rail : parlez-nous du métier de « chef de gare<sup>2</sup> ».**

**Raoul Hennaut :** c'était un métier aux multiples facettes. Le chef de gare était à la fois gardien des lieux, chef du personnel, représentant de la gare, représentant commercial, chef de la police des chemins de fer dans le périmètre des installations de la gare, etc. C'est bien simple : le képi rouge (celui qu'un chef de gare portait avant la scission de la société en trois entités), c'était « la bonne à tout faire »! C'est en tout cas ainsi que les cheminots le désignaient!

Avec raison d'ailleurs puisqu'il devait veiller à tout et intervenir personnellement le cas échéant. Ainsi il devait s'assurer de la présence en cabine de signaleurs compétents, du bon déroulement du trafic, appeler les secours en cas d'accident et, le cas échéant, réquisitionner des autobus, gérer les files au guichet, vérifier que le matériel soit envoyé à temps et à heure à l'atelier pour les petits et grands entretiens, veiller à la propreté et à la sécurité des installations, et même accueillir, selon le protocole, hauts fonctionnaires et dignitaires.

Dans certaines petites gares, il devait aussi relever quotidiennement la boîte aux lettres, accepter les envois express pour le compte des services postaux et, s'il y avait une station météorologique à proximité, transmettre, via le dispatching<sup>3</sup>, les relevés à l'Institut royal météorologique (IRM).

Il avait également un mandat d'inspecteur judiciaire, c'est-à-dire qu'il pouvait dresser des procès-verbaux à l'encontre de toute personne commettant un délit dans la gare jusqu'à 20 m de son franc-bord.

**1880**

Inauguration du funiculaire du Vésuve

**1881**

Fusillade d'OK Corral à Tombstone, en Arizona

**1882**

Inauguration de la ligne du Saint-Gothard

**1883**

Voyage inaugural de l'Orient-Express

**1884**

Création de la *Société nationale des Chemins de fer vicinaux*



## Le chef de gare avait de nombreuses responsabilités et disposait d'un réel pouvoir.

Bref, il avait de nombreuses responsabilités et disposait d'un réel pouvoir, même sur le personnel qui se trouvait momentanément dans les installations de sa gare : des gardes d'un réseau étranger, par exemple.

De telles responsabilités requéraient la maîtrise de toute la réglementation<sup>4</sup>. Cela veut dire qu'on passait la plupart de nos temps libres à la lire et à l'étudier. Elle figurait en bonne place sur ma table de chevet, c'est vous dire...

### **Le Rail : c'était un métier contraignant mais très valorisant !**

**Raoul Hennaut :** exactement ! Les contraintes étaient réelles. Ainsi, le chef de gare devait habiter dans un rayon de maximum dix kilomètres autour de la gare où il exerçait ses fonctions pour pouvoir arriver dans l'heure si un incident ou un accident se produisait. C'était une condition sine qua non pour avoir le poste. Il était testé aussi sur son aptitude au commandement. Il ne suffisait pas de posséder à fond la réglementation, encore fallait-il se faire respecter par les collègues qui, parfois, par leur âge et leur expérience, en connaissaient autant que le nouveau promu !

Le chef de gare pouvait aussi faire le choix d'habiter dans la gare, auquel cas il était taillable et corvéable à merci ! S'il était appelé la nuit, il n'avait droit à une récupération qu'au moment le plus « propice », c'est-à-dire n'affectant pas la continuité du service.

Avant que la signalisation fixe de « contre-voie » n'existe, la résidence dans un logement de fonction, situé dans la gare ou dans ses abords immédiats, pouvait néanmoins lui être imposée si la gare était

susceptible d'intervenir dans l'instauration et le déroulement d'un service « accidentel » à voie unique ou si un agent de surveillance « képi rouge » n'était pas prévu 24h/24.

S'il était maître à bord dans sa gare, il devait néanmoins rendre des comptes à la direction<sup>5</sup>. Des moniteurs d'organisation venaient contrôler si les moyens étaient adaptés à la production. S'il s'avérait que l'emploi du temps d'un commis de mouvement, par exemple, comportait des périodes d'inactivité<sup>6</sup>, ne fût-ce que d'un quart d'heure, on l'aménageait aussitôt ou on réduisait le personnel. Personne n'aimait ces moniteurs qu'on surnommait, entre nous, des « accélérateurs » !

Pour le calcul des primes de productivité, le chef de gare avait aussi une grande responsabilité. En effet, pour chaque gare, des quotas étaient décidés par la direction en fonction des plaintes, des résultats. Il ne fallait donc pas baisser la garde !



© Groupe SNCB/D. Moirnit

**Alain Jacques n'est pas un bleu dans la profession. Il arrive doucement à l'âge de la retraite mais il a connu les derniers avatars de nos chemins de fer, ce qui en fait un témoin privilégié. Comme son aîné, il est entré aux chemins de fer parce que son père y était mais il a commencé plus jeune : à 15 ans comme porteur d'avis à Mons. C'était en 1968.**

**1885**

Arrivée à New York de la Statue de la Liberté. Elle sera inaugurée en 1886

**1886**

Invention du Coca-cola

**1887**

Le Dr Zamenhof lance l'Espéranto

**1888**

George Eastman dépose la marque Kodak de sa nouvelle caméra

**1889**

Ouverture de la Tour Eiffel et du Moulin Rouge à Paris

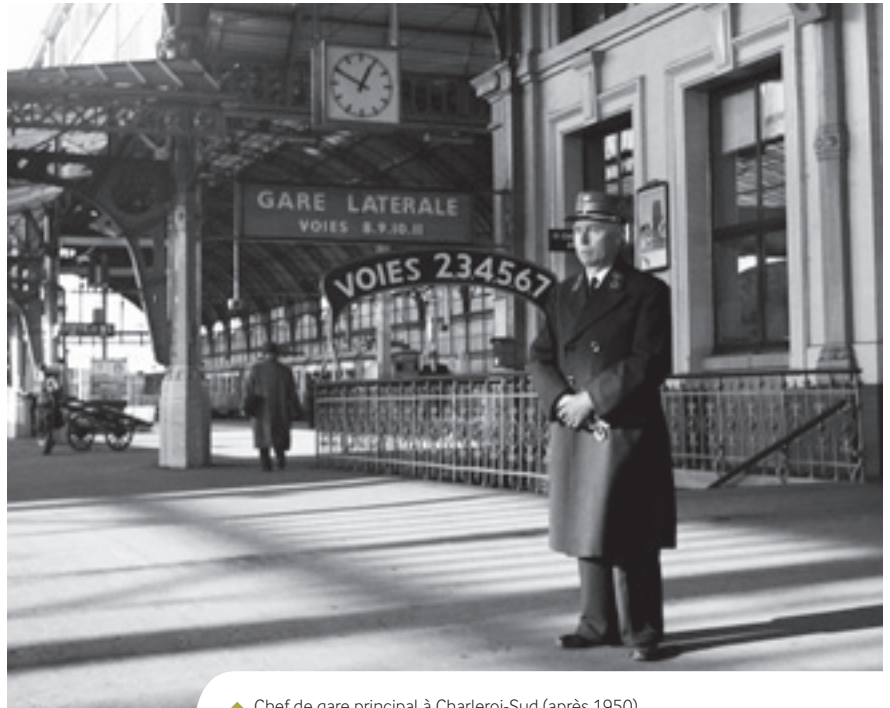
## Le Rail : racontez-nous en quelques mots vos premiers pas dans la société.

**Alain Jacques :** j'ai d'emblée signé mon contrat de porteur d'avis après avoir répondu correctement à quelques questions sur la sécurité: « Vous circulez à pied le long des voies. Quelles précautions devez-vous prendre ? ». « Même question mais vous circulez maintenant à vélo ! ». J'avais, je l'avoue, un avantage: mon père m'avait bien entraîné! À l'époque, tout porteur d'avis devait suivre des cours pendant trois ans dont une année entière à Bruxelles, rue de Brabant, à l'école professionnelle. Mais comme j'avais l'âge requis, j'ai pu présenter l'examen de commis. Je n'ai donc pas suivi la formation complète car, dans l'intervalle, j'étais installé comme commis d'exploitation aux guichets à Mons. En 1970, j'ai suivi les cours du mouvement qui duraient trois mois. Sur vingt et un inscrits, il n'y eut que trois lauréats dont moi. Il fallait en effet assimiler toute la réglementation. J'ai alors travaillé comme commis du mouvement à Courcelles-Motte, l'avant-port de Charleroi. Puis, par le biais des épreuves de sélection, j'ai poursuivi ma progression jusqu'à mon grade actuel, chef de gare adjoint Infrabel.

## Le Rail : parlez-nous du métier de « chef de gare ».

**Alain Jacques :** il n'y a pas grand-chose à ajouter à ce qu'a dit Raoul Hennaut pour ce qui concerne notre époque commune (de 1968 à 1988). Les gens étaient attirés par les chemins de fer car la société avait la particularité d'offrir plus de mille métiers: visiteurs, chaudronniers, lampistes, jardiniers, etc. Comme tout se faisait en interne, tous les talents étaient requis. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, on fait fréquemment appel à des sous-traitants.

L'informatisation et l'arrivée du train à grande vitesse ont contribué à changer le visage de la société. C'est ainsi, par exemple, qu'en 1994, un service du protocole a été créé pour accueillir, selon les règles, les personnalités. Depuis, cette fonction n'incombe plus au chef de gare. Par ailleurs, les cabines de signalisation ont été fusionnées: à terme, il ne devrait plus y en avoir que deux par région, dès lors on ne travaille plus de la même façon. Ainsi celle de Bruxelles-Midi gère le



▲ Chef de gare principal à Charleroi-Sud (après 1950)

© Groupe SNCB

trafic des lignes en provenance du Sud et de l'Ouest de Bruxelles. En cas de problème, il faut donc se déplacer pour se rendre compte de la situation, ce qui peut parfois prendre du temps, aux heures de pointe... La sécurité, par contre, s'en trouve améliorée.

Dans un tout autre registre, le chef de gare a également perdu ses prérogatives judiciaires ainsi que certaines de ses attributions dévolues maintenant, soit à la SNCB (Mobility ou Europe pour les voyageurs, B-Cargo Operations pour les marchandises), soit à la SNCB Holding (gestion du patrimoine). Pour le dire autrement, il ne dispose plus de toutes les cartes pour régler les problèmes. Il doit faire appel à d'autres services qui ne relèvent plus de sa compétence pour l'entretien des lieux, le roulement du matériel, par exemple.

## Le Rail : comment ces compétences sont-elles réparties aujourd'hui?

**Alain Jacques :** une petite précision d'abord: aujourd'hui, la région Infrabel de Bruxelles-Midi comprend les anciennes régions du Nord et du Midi. Pour la SNCB par contre, Nord et Midi restent deux régions séparées.

**1890**

William Kemmler est le premier homme à mourir sur la chaise électrique

**1891**

Le Dr James Naismith invente le basket-ball

**1892**

Pierre de Coubertin lance l'idée des Jeux Olympiques modernes

**1893**

Introduction en Belgique du suffrage universel avec vote plural

**1894**

Le 1<sup>er</sup> train russe nommé est inauguré: Le Courrier. Il relie Kiev à Odessa



© Groupe SNCB/L. Goossenaerts

▲ S/chef de gare à Anvers-Nord. Juillet 2000

(entretien et renouvellement des infrastructures, gestion des systèmes de régulation et de sécurité) et l'Accès au réseau (attribution des sillons et des créneaux horaires entre les différents opérateurs qui circulent sur le réseau<sup>8</sup>, stratégie pour les nouvelles lignes à venir, plan de transport).

Pour ma part, je travaille à 'Réseau', à Bruxelles-Midi, où j'assume les fonctions de 1<sup>er</sup> chef de gare adjoint. Je gère le bureau des travaux (entretien courant, investissements à moyen et long terme, études et mise en œuvre des travaux du RER) et leur incidence sur le trafic et la régularité.

### Le Rail : quel regard portez-vous sur votre métier ?

**Raoul Hennaut :** j'ai aimé mon métier mais je n'ai aucune nostalgie. Ne comptez pas sur moi pour affirmer que c'était mieux hier. C'était autre chose même si le cœur du métier reste toujours le même. Les temps changent, apportant leur lot d'avantages et d'inconvénients. Il reste de toute façon un métier exigeant parce qu'il est un des garants de la sécurité.

**Alain Jacques :** tout à fait d'accord. J'ajouterais que notre métier est en constante évolution en fonction des nouvelles technologies. Il reste encore des pages à écrire car, avec la libéralisation du rail, de nouvelles compétences vont devoir être redéfinies ou mieux réparties entre opérateurs et gestionnaire de l'infrastructure. Affaire à suivre, comme on dit... ■■■■

Lors de la restructuration de l'ex-SNCB en trois entités - SNCB Holding, Infrabel et SNCB - les anciens 'képis rouges' sont devenus, selon les circonstances ou le propre choix des agents, des sous-chefs ou chefs de gare Infrabel ou des sous-chefs ou chefs de gare SNCB. Les premiers ont adopté un nouveau képi aux couleurs d'Infrabel (dominante bleue) tandis que les seconds ont conservé la couleur rouge<sup>7</sup>. Ce sont eux qu'on voit sur les quais puisqu'ils interviennent en première ligne pour assurer le transport des voyageurs.

Au sein d'Infrabel, il faut encore distinguer trois entités : l'Infrastructure proprement dite (signalisation, force motrice, voies, autrement dit les anciennes directions Voies et Électricité/Signalisation), le Réseau

<sup>1</sup> Le parcours de Raoul Hennaut est exemplaire du point de vue de la carrière. C'était un des nombreux attraits du chemin de fer que d'offrir à chacun la possibilité de progresser.

<sup>2</sup> Chef de gare est pris ici dans son acception plus large d'agent du mouvement ayant des responsabilités (képi rouge de l'ex-SNCB). Nous devons préciser par ailleurs que Raoul Hennaut a travaillé essentiellement dans des grandes gares.

<sup>3</sup> Centre de régulation régional.

<sup>4</sup> Laquelle concernait les services voyageurs, marchandises, du personnel, de la voie, de la signalisation; la sécurité, l'exploitation, etc.

<sup>5</sup> De la Voie, de l'Exploitation, financière, etc. selon les cas.

<sup>6</sup> Des « temps morts » selon l'expression consacrée.

<sup>7</sup> Qui, à terme, deviendra orange.

<sup>8</sup> Dont la SNCB.

#### 1895

Les frères Lumière tournent le premier film à la sortie de leur usine

#### 1896

Premiers Jeux Olympiques de l'ère moderne à Athènes

#### 1897

Un nouveau courant artistique s'épanouit : la Sécession viennoise

#### 1898

Découverte du polonium par Marie et Pierre Curie

#### 1899

Début de la construction du bâtiment d'accueil d'Anvers-Central