

# TOUS LES CHEMINS MÈNENT À LA VOIE

||| ||| ||| Dominique Delair

© Groupe SNCB/D. Moïnit



**Jean-Claude Inkeleer est entré à la SNCB en 1974 comme poseur de voie journalier. Il avait 33 ans et déjà une belle carrière d'ouvrier dans le privé. Il a rejoint la grande famille des cheminots par nécessité car il craignait de perdre son emploi. Il ne l'a jamais regretté!**

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

**Jean-Claude Inkeleer :** j'ai commencé comme poseur de voie journalier à IPV Charleroi.

Comme tous les nouveaux engagés, j'ai d'abord rejoint une brigade de travaux.

Puis, au bout de quelques années, j'ai intégré une brigade d'entretien. En 1983, je suis parti à Bruxelles - TT comme chargeur temporaire. En 1987, j'ai repris mon métier de poseur de voie<sup>1</sup> mais cette fois comme statutaire. C'était à Bruxelles-Nord où je suis resté jusqu'en 2005, date de ma mise à la retraite.

**Le Rail : parlez-nous de votre métier.**

**Jean-Claude Inkeleer :** c'était un métier qu'on apprenait sur le tas. Il ne requérait aucun bagage spécifique, par contre il exigeait beaucoup d'endurance. Il fallait être en bonne santé car non

seulement le métier était physique mais on était aussi confronté aux rigueurs du temps. Qu'il neige ou qu'il gèle, le travail devait être exécuté. Les premiers mois ont été difficiles. Ce n'était pas un hasard si l'on affectait les nouveaux dans les brigades de travaux : ils savaient ainsi à quoi s'en tenir. Les conditions de travail étaient très dures. Il n'y avait aucun confort. Dans les grands chantiers, par exemple, on n'avait pas d'eau chaude pour se laver, ni de vestiaires. Des seaux d'eau étaient disposés dehors et, en hiver, il fallait casser la glace... Seuls les plus courageux et les plus résistants tenaient le coup. Les autres démissionnaient après un certain temps, demandaient leur mutation dans une brigade d'entretien ou passaient des examens de sélection.



© Groupe SNCB

▲ Factionnaire en poste sur une ligne, muni de cornes et de drapeaux

À Bruxelles au début, j'étais le seul Francophone de ma brigade. Je n'ai jamais eu de différends avec mes collègues. Je me suis toujours bien intégré mais ce n'était pas toujours facile : nous venions tous de milieux très différents et certains avaient même fait de la prison. Il y avait en tout trois brigades et l'ambiance était bonne. On travaillait beaucoup dans les tunnels, la nuit et les week-ends principalement pour la simple et bonne raison qu'on ne pouvait pas interrompre le trafic pendant la journée. Mais c'était toujours sur une base volontaire. Personnellement, cela ne me dérangeait pas beaucoup. Pour vous dire, j'ai placé des traverses jusqu'à l'âge de 52 ans! Ce que j'aimais le moins par contre, c'était que l'on me confie le rôle de factionnaire car j'avais, comme on dit, des fourmis dans les jambes.

**1900**

Inauguration de la première ligne de métro à Paris

**1901**

Première liaison par télégraphe sans fil par le physicien Guglielmo Marconi

**1902**

Inauguration du premier barrage d'Assouan en Égypte

**1903**

Premier Tour de France

**1904**

Création de la FIFA



© Groupe SNCB/D, Moinil

▲ Travaux de voie – 2009



© Groupe SNCB/D, Moinil

**Philippe Pelgrims est un chef de maintenance voies expérimenté. Il a déjà à son actif 32 ans de service. Il a débuté à la société comme poseur de voie. Il est devenu rapidement poseur de voie spécialisé puis chef de maintenance voies. Il est affecté à l'équipe de Tamines (arrondissement de Charleroi) depuis huit ans.**

échapper au chômage. Quel monde de différence! Les premiers jours, j'ai cru avoir rejoint le XIX<sup>e</sup> siècle tant les conditions de travail étaient rudimentaires: aucun confort, pas de sanitaires, pas de réfectoire... La situation a commencé à s'améliorer dans les années 1980.

Je me suis tout de suite bien intégré et en 1981, je devenais poseur de voie spécialisé.

#### **Le Rail : parlez-nous de votre métier.**

**Philippe Pelgrims :** au début de ma carrière, le travail était encore très physique: tant pour la pose que la dépose des traverses ou le soufflage de la voie, on utilisait nos mains essentiellement.

#### **Le Rail : racontez-nous vos débuts dans la société.**

**Philippe Pelgrims :** j'ai commencé à travailler dans le secteur privé d'abord, puis je suis entré à la SNCB<sup>2</sup> comme poseur de voie pour

Il existait bien des machines (des bourreuses, des tirefonneuses, etc.) mais ce n'est qu'à partir des années 1980 que l'on a disposé de grues de relevage. Du coup, les hommes ont été soulagés des tâches les

#### **1905**

Mutinerie à bord du Potemkine

#### **1906**

Tremblement de terre à San Francisco. Magnitude de 8,2 sur l'échelle de Richter

#### **1907**

Pour la 1<sup>re</sup> fois, des femmes sont élues au Parlement. L'événement a lieu en Finlande

#### **1908**

La Chambre belge accepte le legs du Roi Léopold II : son royaume du Congo

#### **1909**

Première traversée de la Manche en avion par Louis Blériot

<sup>1</sup> Les poseurs de voie sont devenus des agents de maintenance voies en novembre 1993 (avis 28 PS/ 1994).

<sup>2</sup> Nous parlons de la SNCB avant la restructuration de 2005.

plus pénibles. Il n'empêche, la machine ne remplacera jamais l'homme qui reste indispensable pour nombre de missions délicates.

Conséquence inévitable de la mécanisation, le nombre de brigades et leurs effectifs ont diminué. Par exemple, entre Jemeppe-sur-Sambre et Charleroi, il y avait quatre brigades d'entretien qui comptaient chacune 25 hommes. Aujourd'hui, il n'en reste plus qu'une seule composée de 15 hommes.

En tant que chef de maintenance voies, mon rôle consiste à organiser et à surveiller les travaux d'entretien et spéciaux de ma brigade. J'essaie de le faire en bon père de famille en tenant compte des aptitudes et des affinités de chacun pour créer un bon esprit d'équipe. J'ai un sérieux atout : l'expérience que j'ai acquise sur le terrain pendant des années.

Je connais bien mes hommes aussi et, dans la mesure du possible, je leur attribue les tâches pour lesquelles ils sont particulièrement performants. Ainsi j'ai l'assurance que le travail sera bien fait et que tout le monde sera satisfait.

Prenons par exemple, le choix du factionnaire. Sa mission consiste à alerter ses collègues de l'arrivée d'un train dans la zone de travaux. Elle requiert une vigilance extrême. Je ne vais donc pas la confier à un agent distrait ou impatient. Je dois choisir quelqu'un de calme et qui garde la tête froide en toutes circonstances. D'autant qu'il reste au poste toute la durée de sa prestation (8h). Il peut évidemment arriver qu'il se fasse remplacer.

L'idéal est de mettre en place le moins de factionnaires possible tout en maintenant un haut degré de sécurité. Dans le cas de figure le plus fréquent, il y en a trois : le premier est posté au niveau de la brigade tandis que les deux autres sont placés de part et d'autre du chantier. Ils communiquent entre eux par radio et l'alerte est donnée au moyen d'un klaxon. En cas de danger, s'il faut arrêter le train, on utilise toujours le drapeau rouge dans la journée et la lanterne à quatre couleurs la nuit.

### Le Rail : quels sont vos horaires de travail ?

**Philippe Pelgrims :** normalement, nous travaillons selon un horaire fixe, de 7h30 à 16h en hiver et de 6h45 à 15h15 en été. Cependant, depuis une dizaine d'années, il a fallu adapter notre rythme de travail à l'augmentation du trafic des trains et de leur vitesse. Il est de plus

en plus compliqué de mettre une voie hors service le jour. Nous travaillons donc de plus en plus souvent la nuit (22h - 6h) et les week-ends. Cet horaire est assez contraignant car nous devons impérativement terminer le boulot avant le passage du premier train.



© Groupe SNCB/D. Moïnil

**Jonathan Bosch est tout nouveau dans le service. Il est arrivé en décembre 2008 à l'issue d'un examen de recrutement d'agent de maintenance spécialisé voies. Pourtant rien ne prédestinait à ce métier. Il avait étudié la comptabilité et personne dans sa famille n'aurait jamais imaginé qu'un jour il devienne un travailleur 'manuel' et qu'il aimerait cela !**

### Le Rail : parlez-nous un peu du métier.

**Jonathan Bosch :** je confirme les propos de Jean-Claude Inkeleer. Ça n'a pas changé, c'est un métier qu'on apprend essentiellement sur le terrain. Pendant la période de stage, on reçoit aussi une formation théorique et technique à l'issue de laquelle on est interrogé. Comme mes deux collègues, à mon entrée en service, on m'a envoyé dans une brigade de travaux de la voie. J'ai dû m'adapter aux conditions de travail - le deuxième jour, le thermomètre affichait moins quinze ! - et trouver ma place dans l'équipe. Pas toujours évident pour un débutant !

Si le métier reste physique et très dur - on change encore aujourd'hui des rails à la main -, il exige maintenant, avec l'arrivée des nouvelles technologies, certaines compétences intellectuelles. Depuis mon entrée en service, j'ai déjà eu l'occasion d'être

1910

Passage à proximité de la Terre de la comète de Halley

1911

Hiram Bingham découvre les ruines de Machu Picchu

1912

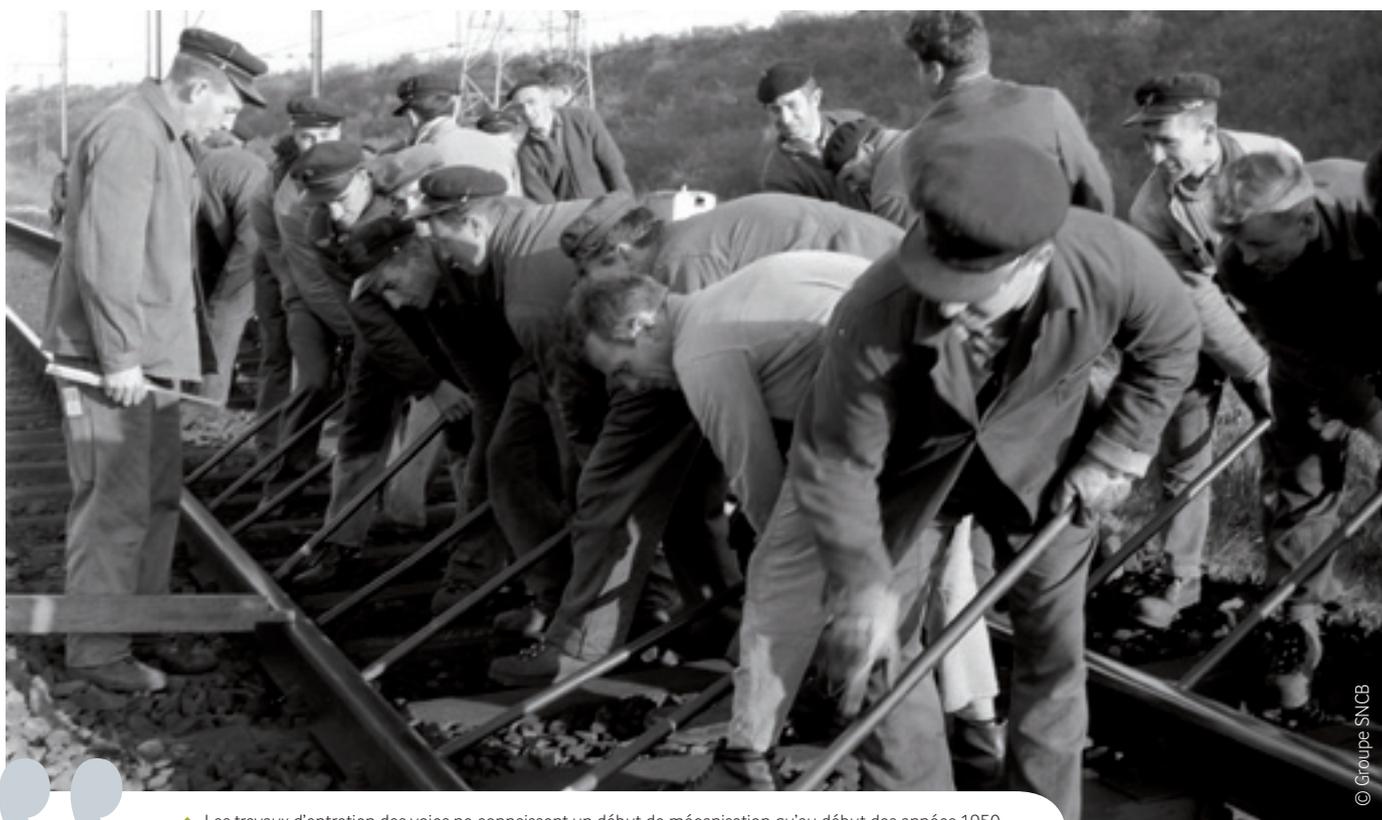
Naufrage du Titanic

1913

Ouverture de la plus grande gare ferroviaire au monde : Grand Central Terminal

1914

Jean Jaurès est assassiné à Paris à la veille de la Première Guerre mondiale



© Groupe SNCB

▲ Les travaux d'entretien des voies ne connaissent un début de mécanisation qu'au début des années 1950

## On travaille au millimètre près. Pas question d'approximation, c'est la sécurité qui est en jeu.

factionnaire. Je confirme, c'est très impressionnant la première fois. On sent sur ses épaules le poids d'une grande responsabilité. Une fois, j'ai pris l'initiative d'arrêter un train car la radio ne fonctionnait pas. Pas question de tergiverser, dans ce cas-là, il faut agir!

### Le Rail : aujourd'hui, quel regard portez-vous sur le métier?

**Jean-Claude Inkeleer :** le travail exigera de plus en plus de compétences intellectuelles. Les gens de ma génération et des

générations précédentes souffraient beaucoup du dos. Aujourd'hui je pense qu'ils éprouvent davantage de stress.

**Philippe Pelgrims :** je rejoins mon collègue. Le métier est de plus en plus technique et requiert plus de connaissances spécifiques. Je voudrais rappeler ceci qui, à mes yeux, est essentiel : le métier n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît. On travaille au millimètre près. Pas question d'approximation, c'est la sécurité qui est en jeu. ■■■

**1915**

Alfred Wegener publie sa théorie sur la dérive des continents

**1916**

Albert Einstein commence à publier sa théorie de la relativité

**1917**

Exécution de Mata-Hari

**1918**

L'armistice mettant fin à la Première Guerre mondiale est signé à Rethondes

**1919**

La loi du 9 mai instaure le suffrage universel pur et simple en Belgique