

ILS OUVRENT L'ŒIL ET LE BON!

||| ||| ||| Christine Opdecam

© Groupe SNCB/D. Moiril



C'est le 4 octobre 1951 que Léopold Swerts rejoint la grande famille des cheminots. Il vient d'avoir 15 ans et, comme tous les jeunes de son âge, il est d'abord porteur d'avis temporaire. Il travaille successivement à Flémalle-Haute, Liège-Longdoz, Warsage-Visé, Liège-Guillemins, Angleur, Wandre et Ampsin. Pas étonnant donc qu'il connaisse les lignes de sa région comme sa poche!

Manœuvre B en stage dès février 1957, il accepte toutefois d'être utilisé comme chauffeur à la remise de Kinkempois. Il continue sur sa lancée en devenant successivement signaleur C, signaleur B, signaleur A¹ et enfin signaleur de 1^{re} classe, grade dans lequel il est pensionné en 1996.

Le Rail : racontez-nous vos débuts aux chemins de fer.

Léopold Swerts : le chemin de fer, c'est un peu ma famille ! Mon grand-père était cheminot, mon père aussi, il était machiniste à Kinkempois. Mes deux fils et une de mes petites-filles perpétuent d'ailleurs la tradition. Mais revenons à mes débuts : comme tous les porteurs d'avis, j'ai suivi les cours de l'école professionnelle pendant trois ans. Puis, ceux du 'train-école' pour accéder aux grades de signaleur B, puis A. On recevait d'abord une formation théorique sur

la signalisation et les différents types de cabine avec examen à la clé, puis on passait à la pratique. Et d'une manière générale, toute ma carrière, j'ai potassé, comme bien d'autres, le règlement. Je le connaissais sur le bout des doigts et c'était de notoriété « ferroviaire » : si quelqu'un hésitait sur un point de détail, c'est à moi qu'il faisait appel ! Je le connaissais mais je l'appliquais aussi, à la lettre !

Le Rail : c'est indispensable dans un métier comme le vôtre, garant de la sécurité!

Léopold Swerts : je ne vous le fais pas dire !

J'ai eu la chance de travailler dans différentes cabines de signalisation : de type 'Saxby' à Bressoux (block 3) et 'Siemens' à Wandre notamment.

Avec les types 'Saxby' et 'Siemens', le travail était physiquement dur car ils reposaient sur le principe d'enclenchements mécaniques. On manœuvrait donc des leviers toute la journée, d'avant en arrière pour le 'Saxby' et de bas en haut pour le 'Siemens'.

J'ai connu aussi les systèmes Jüdel (Montzen) et électromécanique (Flémalle-Haute). Le principe était toujours le même mais dans une cabine de signalisation électromécanique, la manœuvre des aiguillages et des signaux ainsi que l'enclenchement des itinéraires se faisaient avec des manettes au lieu de leviers. C'était quand même plus confortable ! À Liège-Guillemins, je suis passé au système 'tout relais²' où les enclenchements - électriques cette fois - étaient actionnés depuis un pupitre de commande au moyen de boutons-poussoirs. Le plus impressionnant dans ce système était la présence au mur d'un tableau de contrôle optique (TCO) panoramique, lequel visualisait la marche des trains en temps réel sur l'itinéraire tracé.

J'ai donc pu suivre l'évolution de la technique jusqu'au système actuel que je n'ai pas pratiqué. Ainsi que les changements concomitants d'organisation du travail notamment. Je me rappelle, au début de ma carrière, j'ai encore connu des signaleurs qui opéraient en 'bleu' de travail et en sabots ! Par contre, à la fin, je voyais plutôt des 'costumes-cravates' !

1930

Découverte par l'astronome Tombaugh de la planète Pluton

1931

Introduction du disque « long playing »

1932

Franklin D. Roosevelt est élu pour la première fois président des États-Unis

1933

Ouverture du Waaslandtunnel sous l'Escaut à Anvers

1934

Vol du panneau *Juges Intègres* des frères Van Eyck à la cathédrale Saint-Bavon de Gand



Dans une cabine, tout le monde aide tout le monde, il y a une solidarité spontanée parce que nous sommes conscients que

la moindre distraction de notre part peut être fatale.

Le Rail : vous bénéficiez de formations quand vous changez de cabine ?

Léopold Swerts : effectivement ! Tout signaleur qui changeait de cabine suivait un écolage de minimum 15 jours. Comme au 'train-école' où l'on apprenait d'abord la pratique pour tous les types de cabines puis pour celle précisément où on allait travailler. Les signaleurs devaient suivre aussi des formations de recyclage plusieurs fois par an (c'est toujours le cas actuellement). Et d'une manière générale, on pouvait compter sur les collègues car le métier, c'est d'abord et avant tout un travail d'équipe : les anciens ou les plus expérimentés guident les plus jeunes.

Le Rail : quelles étaient les difficultés inhérentes à Liège-Guillemins ?

Léopold Swerts : étant donné l'étendue de la zone d'action à couvrir, il y avait deux postes de signalisation : les blocks 44 et 45. Je n'ai travaillé qu'au block 45 où je suis quand même resté 30 ans ! Je n'ai pas connu la nouvelle gare, mais bel et bien les deux précédentes de 1864 et 1958. Quand la gare se trouvait encore rue du Plan Incliné, le trafic était beaucoup plus complexe car il y avait beaucoup de mouvements susceptibles de « cisailer » des itinéraires. Le trafic était aussi plus dense : il y avait beaucoup de manœuvres en gare, des trains postaux³ aussi à assurer, bref toute une série d'activités qui ont disparu aujourd'hui. Et puis, comment ne pas évoquer nos fameux plans inclinés⁴ ! Il fallait prévoir pour certains trains de voyageurs des locomotives d'allège pour lesquels des itinéraires devaient aussi être tracés. Au reste, c'est encore le cas actuellement.



© Groupe SNCB/D. Moinil

La carrière aux chemins de fer de Youssef Mghoghi commence en l'an 2000. Il y entre à l'issue d'une épreuve publique de signaleur à laquelle un de ses amis, cheminot lui-même, lui a conseillé de s'inscrire. Une décision qu'il ne regrette pas malgré les pauses⁵. Aujourd'hui, il connaît son horaire alors qu'avant il était soumis aux aléas d'un boulot intérimaire où « un jour tu bosses et le lendemain tu attends qu'on t'appelle! ».

Le Rail : quel a été votre parcours aux chemins de fer ?

Youssef Mghoghi : j'ai commencé à Pepinster, puis restriction de personnel oblige, je suis parti à Verviers où j'ai subi le même sort. J'ai atterri alors à Herstal où l'on m'a proposé de passer opérateur. Étape que j'ai franchie en suivant la formation à Ronet. Cette formation est destinée à initier les signaleurs au nouveau système en vigueur dans notre société : le poste de commande électronique EBP. Elle comprend des cours théoriques et pratiques sur simulateur qui s'étalent sur une trentaine de jours et qui sont sanctionnés par un examen.

Je travaille au block 45 de Liège-Guillemins depuis six ans maintenant et je m'y plais beaucoup.

1935

Décès de la Reine Astrid dans un accident de voiture à Küsnacht am Rigi, en Suisse

1936

Le gouvernement belge vote l'octroi de 6 jours de congés payés et la semaine des 40 heures

1937

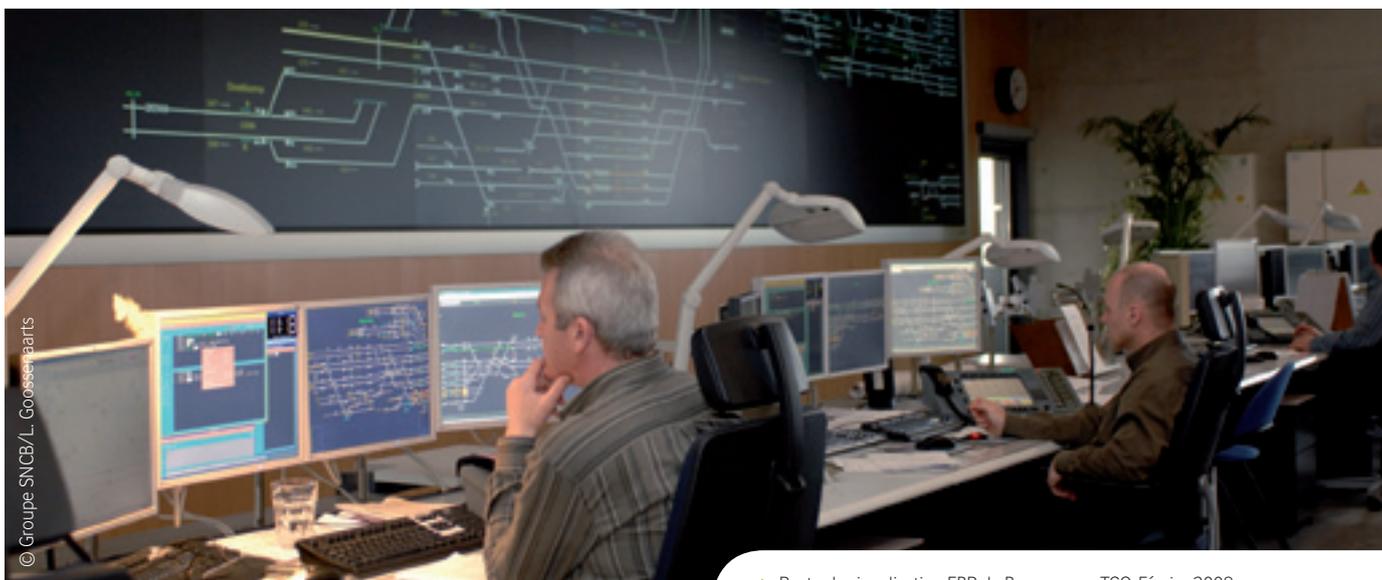
Premier long métrage animé, *Blanche Neige et les Sept Nains* connaît d'emblée le succès

1938

Pogrom anti-juifs dans la nuit du 9 novembre, dite encore « Nuit de Cristal »

1939

The Glenn Miller Orchestra joue *In the Mood*



© Groupe SNCB/L. Goossens/artis

▲ Poste de signalisation EBP de Bruges avec TCO. Février 2008

Le Rail : pourquoi ce métier vous plaît-il autant ?

Youssef Mghoghi : bonne question... Je crois que c'est le travail en équipes et le fait qu'on est toujours en éveil. Je m'explique ! Dans une cabine, tout le monde aide tout le monde, il y a une solidarité spontanée parce que nous sommes conscients que la moindre distraction de notre part peut être fatale. Les vieux routiers guident les bleus mais chacun, à son propre niveau, est l'ange gardien de ses collègues. Que tu sois occupé ou non, tu dois toujours rester attentif à ce que les autres disent ou font. Tu dois pouvoir suivre plusieurs

conversations en même temps. C'est très stressant mais aussi gratifiant. Il faut aborder ce métier avec beaucoup d'humilité et accepter que les autres interviennent dans ton boulot.

Le Rail : en deux mots, quelle est la mission d'un opérateur ?

Youssef Mghoghi : notre rôle consiste à diriger les trains vers la voie prévue au tableau d'affectation des voies (ou graphique-horaire) en manœuvrant les aiguillages et en commandant l'ouverture des signaux. En cas de perturbations, il faut aussi donner des priorités, choisir des voies de garage provisoires. Mais le métier a évolué avec l'arrivée de l'EBP.

Le Rail : pourquoi ?

Youssef Mghoghi : parce que l'EBP intègre toutes les fonctionnalités dans un système informatique unique dont le fonctionnement repose sur l'Annonce Automatique des Trains. On travaille donc sur ordinateurs⁶, lesquels remplacent les anciens pupitres de commande et le TCO. Ce système offre beaucoup d'avantages et nous épargne certaines tâches de routine, le tracé des itinéraires, par exemple.



© Groupe SNCB

▲ Signaleur ambulant avec voiture de service à Anvers



© Groupe SNCB

▲ Kinkempois : cabine de signalisation 'Saxby'. 1960

1940

15/8 : entrée en vigueur du 1^{er} indicateur ferroviaire belge publié sous occupation allemande

1941

Recensement et identification administratifs des juifs de Belgique

1942

Les Nazis adoptent la « Solution finale de la question juive » à la conférence de Wannsee

1943

Des partisans arrêtent près de Boortmeerbeek le XX^e convoi de déportés

1944

Débarquement allié en Normandie sous le nom d'opération *Overlord*



▲ Vue intérieure de la première cabine de signalisation électrique, construite près d'Anvers-Central en 1903

▼ Poste de signalisation B.45 à Liège-Guillemins. Juillet 2007



▼ Cabine 'Siemens' (date inconnue)



Comme il comprend aussi une fonction de test et d'assistance, il peut nous aider en cas de problèmes de trafic.

Avec l'EBP, il ne faut plus autant de cabines qu'auparavant. C'est ainsi que le block 45 a repris les zones d'action de cinq cabines. Pour ma part, je n'ai qu'un regret, celui de ne plus pouvoir travailler avec des graphiques-horaires. J'aimais bien ce contact avec le papier mais tout est sur écran maintenant. Et je confirme ce que disait tantôt Léopold Swerts : le TCO, c'était vraiment impressionnant. Quand je l'ai vu pour la première fois, je me demandais comment les signaleurs s'y retrouvaient... et comment j'allais pouvoir tirer mon épingle du jeu.

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

Léopold Swerts : c'est un métier passionnant que j'ai exercé avec beaucoup de plaisir. Il a énormément évolué, particulièrement depuis la percée de l'informatique. Il s'est aussi adapté aux avatars de notre société : avant les signaleurs dépendaient de la direction ES⁷, aujourd'hui les opérateurs sont rattachés à la direction 'Réseau' d'Infrabel.

Le groupe SNCB n'a plus rien à voir avec le « chemin de fer de papa » que j'ai connu, c'est autre chose. Est-ce mieux, est-ce moins bien ? Disons que sur le plan humain, c'est sans doute plus difficile à gérer. Mais d'une manière ou d'une autre, c'est un métier où le moindre faux pas est sanctionné. Ne disait-on pas à une certaine époque qu'un signaleur avait un pied dans la cabine et l'autre à Saint-Léonard⁸ ?

Youssef Mghoghi : je pense que le métier n'évoluera plus autant que ce qu'a connu mon collègue Léopold.

Bien sûr, on peut imaginer qu'à terme il n'y ait plus qu'une seule cabine pour tout le réseau mais est-ce réaliste ? Une chose est sûre en tout cas, c'est un boulot passionnant mais exigeant au niveau de l'attention. Et je suis très fier de l'exercer. ■■■■

¹ Le 15 juin 1966, à Bressoux d'abord, puis à Liège-Guillemins.

² Apparus dans les années 1950.

³ Ils ont été supprimés en 2003.

⁴ Ils ont été imaginés par l'ingénieur liégeois Henri Maus pour vaincre le relief accidenté du terrain entre Ans et Liège. Ils ont été inaugurés en 1842.

⁵ 6h-14h; 14h-22h; 22h-6h.

⁶ Appelés postes de travail

⁷ Électricité et Signalisation

⁸ Nom de l'ancienne prison de Liège.

1945

Conférence de Yalta

1946

Lancement du bikini à Paris

1947

Pour la première fois, le mur du son est franchi par le pilote de l'US Air Force, Chuck Yeager

1948

La Belgique introduit le droit de vote pour les femmes

1949

Création de la République fédérale d'Allemagne avec Bonn pour capitale