

LES HOMMES

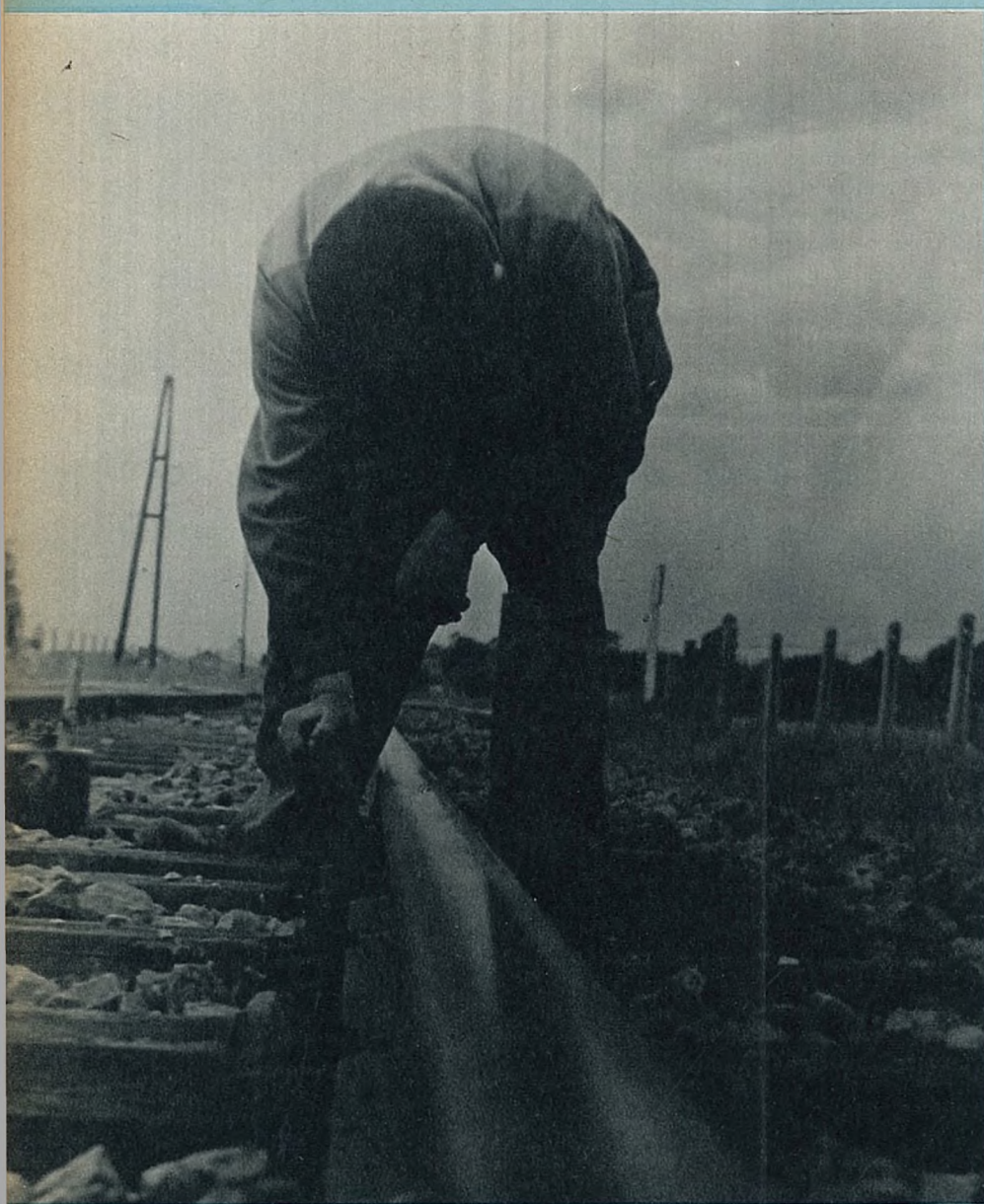


Photo R. Geeraert.

AL'ORIGINE, le chemin de fer a eu une influence locale. Son action s'est étendue progressivement sur le plan national avant de prendre, il y a quelque 85 ans, la mesure du continent. A tous les stades de son évolution, il a rempli d'utiles missions, mais le premier et peut-être le plus important de ses mérites est d'avoir groupé, pour son service, celui de ses usagers et de tous les hommes, des travailleurs, manuels et intellectuels, qui, venus de partout et devenus solidaires à cause de lui, ont formé et continuent à former, renouvelée de génération en génération, l'immense famille des « cheminots » dont le plus beau symbole est — on le sait — la roue avec ses rayons assemblés qui supportent tous, également, l'effort commun. Si un des maillons défaille et cède, le rôle de tous est compromis.

Sur les rails lisses, écrivait Daniel-Rops, le train roule à 140 kilomètres à l'heure. L'impression est profonde, de stabilité, de rigueur, de plénitude. On pense aux hommes grâce à qui tout cela est : à ceux qui, dans la motrice électrique vert pâle, nous

piotent, au « régulateur » ou « dispatcher » qui, de loin, surveille notre marche, aux ingénieurs, aux ouvriers qui ont établi les voies, à tout cet ensemble humain extraordinaire que constitue « le chemin de fer », à ceux qu'on appelle « cheminots ».

Les cheminots, poursuivait l'écrivain français, ce ne sont pas des hommes comme les autres, des travailleurs comme les autres. Ceux d'entre eux qui se trouvent directement engagés dans les tâches proprement techniques sont cependant tout à fait différents des ouvriers d'usine, si hautement qualifiés qu'on les choisisse ; ceux d'entre eux qui travaillent dans des bureaux, par la plume et le papier, sont également différents des fonctionnaires, dont ils ont cependant les apparences. Tous portent une marque spéciale, dont ils mesurent eux-mêmes l'originalité, on pourrait dire même qu'ils la cultivent, et ce n'est point par hasard si du directeur général au dernier des agents (agent, mot significatif, agere, l'homme qui fait), lorsqu'on leur demande d'indiquer leur profession, ils répondent cheminot...

Cette spécificité des hommes du rail ne serait-elle qu'un mythe créé et cultivé par les intéressés ? Non, le cheminot ne l'a pas acquise de manière concertée ou plus ou moins consciente et volontaire. Ce sont les conditions mêmes de son métier qui la lui ont conférée, tout naturellement. Toute entreprise ferroviaire repose, humainement, sur quelques données essentielles, fondamentales, qui ne peuvent être dissociées les unes des autres et dont la plus importante est sans doute celle de la responsabilité au niveau de l'individu, à tous les échelons de la hiérarchie. L'interdépendance de toutes les responsabilités personnelles est l'une des autres caractéristiques de ce monde où chacun sait que tous comptent sur lui, comme lui-même peut compter sur tous les autres.

Le voyageur qui pénètre dans une gare se doute-t-il de la grandeur et des servitudes du métier de cheminot ? Il subit une sorte d'envoûtement produit, peut-être, par cette curieuse symphonie de musique concrète que composent les glissements et piétinements d'une foule toujours quelque peu fiévreuse, le brouhaha des conversations, les tintements et mille et un bruits divers dont celui des trains réduit, parfois, à une sorte d'imperceptible frémissement. Pour le voyageur, la salle d'attente se situe, en quelque sorte, au seuil d'une représentation théâtrale. Il va assister, avec une complète indifférence, à un spectacle dépourvu de faste mais dont la parfaite mise au point devrait l'inciter à tout le moins à quelques réflexions et le faire penser au mystérieux travail des coulisses, des metteurs en scène, des machinistes, des accessoiristes. Qui, rendant visite à des amis ou connaissances, s'inquiète auprès

DU RAIL

du maître de maison s'il possède des plombs de rechange en cas de panne d'électricité, s'il a pris la précaution de s'approvisionner en combustible, en victuailles ou en boissons, ou si son coffre à outils contient tout ce qu'il faut pour remédier — si nécessaire — à l'un ou l'autre de ces menus incidents pouvant toujours se produire ? Le voyageur du rail est sans appréhension. Il sait que le train partira à l'heure, au coup de sifflet, et que tout ira bien, que l'horaire sera respecté et qu'il débarquera, dans sa gare de destination, à tel moment précis.

Aux yeux du voyageur, tout semble très simple, et c'est tant mieux car son indifférence est le signe même qu'une solution conforme a été donnée à tous les problèmes posés, que le travail représentant le fonctionnement d'un service régulier a été parfaitement conduit, que tout a été mis en œuvre pour prévenir la moindre anicroche.

A tous les degrés de la hiérarchie ferroviaire, le cheminot est placé en face de responsabilités bien définies. Pénétrons dans un atelier. Nous sommes dans le genre de Lucullus, nous dit notre interlocuteur, un chef tourneur. Oui, nous estimons que l'on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même. Hommes du rail, nous travaillons pour le rail, qui est notre famille. La famille, ici, ce n'est pas une simple façon de parler ; c'est un fait ! Il continue : La plupart des ouvriers et techniciens qui travaillent ici n'ont jamais travaillé qu'aux chemins de fer. Ils ont été formés chez nous. Beaucoup ont plus de vingt ans de présence. Il règne, entre nous tous, un véritable esprit de famille. Ce n'est pas par sentimentalité que je vous dis cela mais tout bonnement parce que ça compte, la sentimentalité, dans une entreprise. Cet esprit de famille est plus qu'une force, c'est un atout indispensable dans un travail comme le nôtre, qui diffère tellement du travail d'usine, qui n'est souvent qu'une affaire d'outillage et de technique. Nous devons travailler vite et être sûrs de notre travail car de sa qualité dépend beaucoup de choses, la régularité des services, la sécurité des voyageurs... Après une pause, notre interlocuteur poursuit : Nous procédons exactement comme on fait dans une maison dont on est propriétaire. Notre but est de tout entretenir en bonne condition, pour que tout tourne rond, qu'il n'y ait aucun « pépin » et que tout le monde soit satisfait, et, aussi, aux meilleures conditions...

Il faut que le matériel roulant soit toujours en excellent état, comme s'il était en permanence « sous garantie ». Une locomotive est bel et bien un être vivant qui possède sa personnalité, qui n'est jamais tout à fait identique à celle d'une autre locomotive. Quand elle entre à l'atelier, on l'ausculte, on en éprouve la pulsation, on en examine tous les organes, on voit s'il ne convient pas de remplacer telle pièce du mécanisme dont l'usure est fonction directe du nombre de kilomètres parcourus. Outre les réparations courantes, il y a les avaries majeures, la grosse besogne. Du temps des « vapeur », il fallait « piquer » les tubes des chaudières pour faire tomber le tartre qui les encrassait. Il fallait... mais les moteurs et les turbines exigent également bien des soins, des tâches complexes, des outillages variés.

Ne nous attardons pas outre mesure. Rien n'est laissé au hasard. Des départements spécialisés sont là, ayant chacun des attributions bien définies : chaudronnerie, serrurerie, menuiserie et charpentage, électricité, ajustage et tournage, plomberie, peinture... et, alimentant les uns et les autres, magasins semblable à une quincaillerie géante où sont entreposés, fichés et classés, des milliers d'articles divers allant de la vis la plus banale aux roulements à billes. Le chemin de fer est un mode de transport en commun. Il faut s'attendre à tout. Beaucoup d'éléments, qui ont l'air de n'être que des détails sans importance, sont loin d'être à négliger.

Il y a le personnel des ateliers, qu'on connaît mal ou pas du tout. Il y a celui des dépôts, le sédentaire et le mobile, et il y a celui de la voie, celui qui s'occupe de la pose et de l'entretien, qui vérifie, prévient les accidents et remet en état,

qui travaille de jour et de nuit, par tous les temps, sous le soleil brûlant de l'été, dans la pluie, dans le vent, dans la neige, dans le froid et, souvent, au cœur même du danger. Il y a les acrobates qui veillent, quant à eux, à l'équipement aérien et se déplacent, là-haut, sans souci du vertige, pour que les trains roulent sans encombre. Il y a le personnel des sous-stations. Il y a le dispatcher qui fait de la géométrie



Photo G. Demeyere.

dans l'espace et dans le temps, s'appuyant sur « son » postulat d'Euclide : A un instant précis, en un point donné de la voie, il ne peut y avoir qu'un train et un seul. Cela ressemble, bien sûr, à une vérité de La Palice mais, dans la pratique, cela nécessite des calculs complexes et précis, une signalisation perfectionnée et, entre tant et tant d'autres choses, une synchronisation absolue des pendules sur toute l'étendue du réseau.

Le voyageur ne se rend pas compte que sa satisfaction est située au point de convergence de mille et mille efforts, de mille et mille attentions s'additionnant les unes aux autres, s'associant étroitement ou se superposant avec une minutieuse exactitude. Il apprécie l'urbanité du garde mais répe-

LES HOMMES DU RAIL



Photo L. Challe.

tons-le, il ne se soucie pas ou se soucie fort peu de ce qui se passe dans les coulisses. Habitué à cette régularité d'horaire qui, malgré toutes les vicissitudes, fait l'orgueil des chemins de fer, il ne pense pas à ce qu'il doit au poseur de voie qui souffle du gravier sous les traverses, au signalier qui ne peut se permettre une seconde de distraction, aux « salopettes bleues » qui travaillent à l'établi, aux commis qui s'occupent des commandes ou ordonnent la marche des trains sur les graphiques, au dispatcher sans cesse harcelé par les indications qu'il reçoit, et à tous les autres métiers du rail. Le voyageur n'accorde bien souvent son attention qu'à « ceux de la machine », parce qu'il lui arrive de les apercevoir au passage, parce qu'il croit qu'ils tiennent seuls, entre leurs mains, sa destinée et celle de centaines d'usagers semblables à lui. Oui, effectivement, « ceux de la machine » tiennent, entre leurs mains, le sort des passagers. Mais cette responsabilité, bien que plénière, bien que décisive, se situe, en quelque sorte, à la pointe extrême d'un faisceau, au carrefour de multiples routes, au centre d'une roue dont tous les rayons doivent être correctement assemblés. Si l'un de ces rayons fait défaut, s'il n'est pas suffisamment solide, le rôle de tous est compromis dangereusement, irréparablement peut-être. Pense-t-on à tout cela quand on voit un train foncer, masse colossale, comme un ouragan à travers la campagne ? Il s'en va, avec une incroyable rapidité, à du cent ou du cent vingt à l'heure, tiré par ses trois ou quatre mille chevaux. Un homme le conduit. Combien d'autres se tiennent, invisibles, à ses côtés, mystérieusement unis à lui, collaborant avec lui, solidaires avec lui, responsables avec lui ? Le train roule, roule. Les roues grincent à peine en inscrivant leur bourrelet dans la courbe, gémissent et tressautent légèrement sur les aiguilles, reprennent leur course bourdonnante... Un métier qui, à tous les niveaux, faisait encore remarquer Daniel-Rops, place ainsi l'homme, l'homme seul, en face de ses devoirs d'Etat, ne constitue-t-il pas un souverain antidote contre un certain esprit de négligence et d'irresponsabilité dont nous ne connaissons que trop d'exemples ? Ne nous donc qu'un cheminot est un homme qui ne peut en aucun cas se décharger sur autrui des responsabilités de son métier d'homme. Mais, en même temps, cette responsabilité personnelle va de pair avec une totale interdépendance de tous. Une

des tares du machinisme industriel que nous connaissons, et spécialement du système de production à la chaîne, est de n'associer les hommes les uns aux autres que par des fonctions automatiques, où la volonté n'a guère de part, d'où cette substitution de la masse à la communauté vivante, si caractéristique des formes les plus marquantes de notre société technicienne. Dans le chemin de fer, il en va tout autrement. Tout homme du rail, à son poste, est étroitement solidaire de quantité d'autres, et il doit leur faire confiance, et il leur fait effectivement confiance...

Les hommes du rail, donc, sont personnellement et solidairement responsables comme ils sont individuellement différents et collectivement semblables. Tous, du bas au haut de l'échelle, et partout, dans toutes les langues, ils tiennent un même langage où s'insèrent les mêmes mots qui, dans leurs syllabes ramassées, contiennent tout un programme de travail, toute une règle de vie. Ils sont unis à leurs collègues, quelle que soit leur qualification propre et quelle que soit la qualification de ces autres, qu'ils soient en activité, à la retraite ou même décédés depuis peu ou depuis longtemps, qu'ils appartiennent ou non au même groupe, au même secteur, à la même province, au même rôle linguistique, au même réseau, au même pays. Car la solidarité des cheminots et leur commune responsabilité n'a pas de frontière, ni dans le temps ni dans l'espace. Le rail d'aujourd'hui n'existerait pas ou, à tout le moins, ne serait pas ce qu'il est sans l'apport de la tradition, du passé proche et lointain. Il doit beaucoup aux milliers d'hommes qui l'ont servi autrefois et naguère, qui l'ont créé, qui ont peiné dans l'anonymat, qui ont posé les premières voies et toutes les suivantes, qui ont entrepris et mené à bien des entreprises cyclopéennes avec des moyens cependant limités, voire rudimentaires. Ces hommes-là ont creusé des tranchées, élevé des remblais, percé des tunnels, jeté des ponts et des viaducs, construit et amélioré le matériel roulant, réduit les temps de parcours, réglé cent détails divers dont chacun avait son importance, suggéré des perfectionnements, mis au point une organisation que les années ont assouplie sans cesse. Cette solidarité cheminote, à la fois rétrospective et actuelle, est basée sur la permanence. Elle engage l'avenir. Ne convient-ils pas, dès lors, comme le notait René Pollier aux pages de son essai sur les Chemins de Fer d'Hier, d'Aujourd'hui et de Demain (1), de la considérer comme ayant une valeur exemplaire d'au-

(1) Editions Notre Métier, Paris, 1966. L'ouvrage a obtenu le Prix Chatrian pour l'année 1965.

tant plus que par filiation naturelle elle transmet de génération en génération ses caractères permanents... L'auteur, après avoir fait remarquer que les hommes du rail poussent souvent l'amour de leur métier jusqu'à tendre à nouer des alliances familiales avec des membres de la même corporation, ajoutait : Nourrie dans le sérail, se perpétuant, évoluant en maintenant sa rigueur, en opposant son unité aux failles qui, un jour ou l'autre, affectent tout ensemble humain, la Société cheminote offre un exemple dont la valeur morale nous apparaît comme immense. C'est, en tout cas, la première fois qu'une activité professionnelle et une société sont aussi profondément unies. Ceci n'acquiert-il pas une grande signification à une époque d'abandon où chacun ne veut plus assurer le relais entre ascendance et descendance ? Cette société cheminote continue, elle, d'assurer le relais...

Associé à tous ses prédécesseurs, le cheminot est également solidaire de ses collègues étrangers. Le rail d'ici est redevable d'une part de lui-même au rail étranger et ce dernier, réciproquement, a une dette envers le nôtre. Une vaste collaboration s'est établie, il y a longtemps déjà, entre tous les réseaux d'Europe et n'a cessé de se développer, allant même jusqu'à déborder de son aire normale pour s'étendre — afin de répondre aux impératifs de l'évolution — au domaine des transports par route, par eau et par air. Cette collaboration entre les différents réseaux européens — qui, rappelons-le, n'est pas nouvelle — a suscité la fondation de plusieurs organismes dont l'« Union internationale des chemins de fer », organe de travail auquel a été confié un rôle de coordination et d'animation en même temps qu'une mission générale de représentation des intérêts du chemin de fer.

Des locomotives et des rames appartenant à des réseaux étrangers circulent sur nos voies ferrées et nos trains, de leur côté, s'en vont bien au-delà de nos frontières. L'Europe est décloisonnée. Les cheminots des autres pays sont responsables de l'état de leurs voies nationales, de la signalisation, du mouvement, comme les nôtres ont la charge de notre réseau. Nous sommes responsables du matériel de traction qui quitte notre pays et de sa conduite. Et la réciproque est vraie. L'Europe du rail est devenue une réalité perceptible. Personne, aujourd'hui, ne pourrait concevoir qu'on doive changer de train à chaque frontière. Le chemin de fer s'est internationalisé. Il a pris une dimension continentale, voire universelle. Car les trains traversent parfois les mers, sinon les océans. Les pays séparés par ceux-ci, s'ils n'ont guère l'occasion de collaborer sur le plan de l'exploitation,

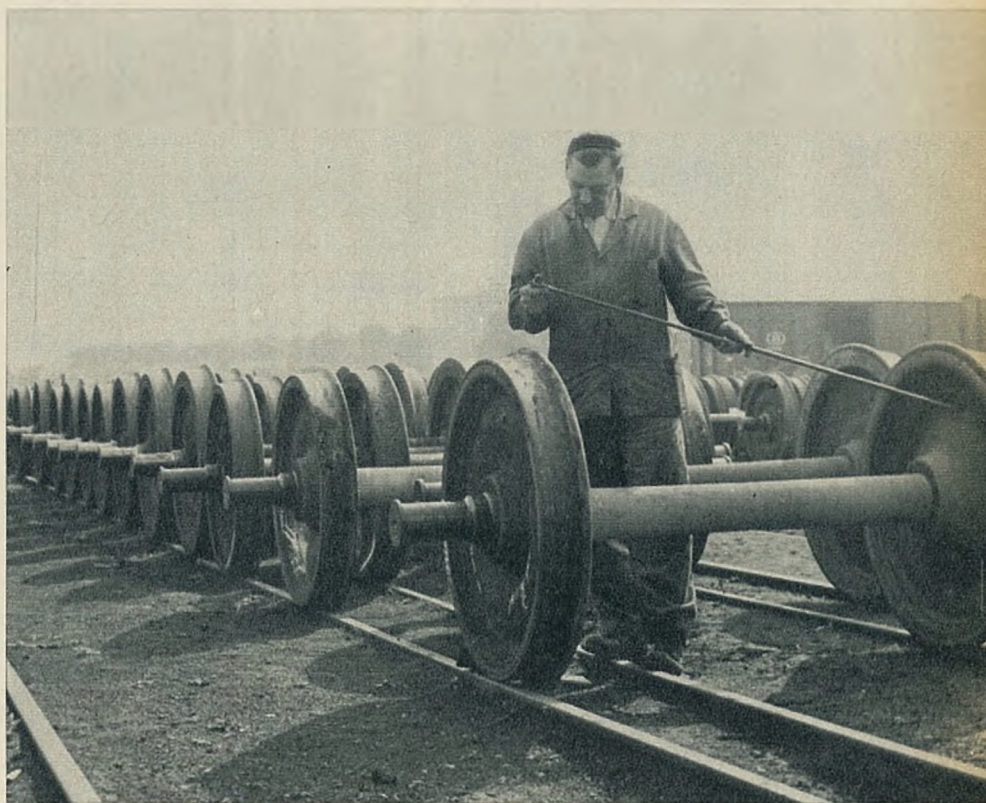


Photo J. Hanton.

coopèrent cependant par des échanges d'équipements, de suggestions, de projets, d'idées ou d'expériences. Les réalisations audacieuses se multiplient. La technique fait des progrès immenses.

Le rail continue à s'étendre dans de nombreux pays. Dans d'autres, il multiplie ses services tandis que, par souci d'efficacité et d'économie, il rationalise son exploitation en procédant, notamment, à des opérations d'élagage souvent mal accueillies par le public (qui prouve, par son mécontentement même, combien il lui est attaché), mais rendues nécessaires par suite des mutations de sociétés, des déplacements des concentrations industrielles, du développement des transports en commun utilisant la route, et de l'accroissement considérable du nombre de voitures privées. S'adaptant aux exigences de l'heure, le chemin de fer procède à une cure de rajeunissement systématique. Il se modernise. Il se renouvelle. Des innovations sont sans cesse proposées ou adoptées. Le confort s'accroît et devient de plus en plus ouaté. La rapidité s'améliorant sans cesse, les distances se rétrécissent. Les trains roulent de plus en plus vite, ce qui ne veut pas dire qu'ils circulent dangereusement car la voie et le matériel subissent, au fur et à mesure que le besoin s'en fait sentir, les aménagements indispensables. L'automatisation commence à conquérir les domaines du démarrage et du freinage, du réglage de l'allure des convois, du choix d'un itinéraire, des opérations de triage...

L'étonnante vitalité du rail procède indubitablement de la persistance de l'esprit « cheminot », du sens des responsabilités dont continue à témoigner la corporation ferroviaire, de la faculté d'adaptation des hommes qui la composent et du sentiment de communauté particulièrement développé, chez eux, du fait — sans doute — de leur interdépendance. Ce sentiment de communauté sanctionne, tout en le renforçant, le caractère de service public du chemin de fer. Professionnellement solidaire de tous ses collègues, le cheminot se trahirait lui-même s'il ne respectait pas également l'accord, tacite mais profond, qui l'unit à tous les autres hommes.

Joseph DELMELLE.