

Pages jaunies

"PHYSIOLOGIE DU CHEMIN DE FER" ou comment un journaliste français voyait le chemin de fer il y a cent ans

C'É fut sans doute le hasard — dieu des collectionneurs — qui me poussa à franchir le seuil de cette bouquinerie bien connue des Bruxellois. Au milieu d'un amas hétéroclite de vieux volumes, un livre à reliure verte attira mon attention. Le titre, qui se détachait en lettres dorées, avait de quoi surprendre : *Physiologie des chemins de fer*. Puis, plus bas, *Hetzl, éditeur à Paris, 1867*. Ce n'est pas tous les jours qu'on a la chance de tomber sur un ouvrage vieux d'un siècle et consacré aux chemins de fer. Intrigué au plus haut point, j'en commençai la lecture sur place. Après une dizaine de pages, je lâchai dans la main du bouquiniste les quelques francs réclamés et m'en fus, mon trésor sous le bras.

Trésor ? Oui, le mot n'était pas trop fort, car ma découverte me procura le plaisir de faire un merveilleux voyage cent ans en arrière. Page après page, l'imagination aidant, je parcourus la France ferroviaire au temps des dames en crinoline et des messieurs portant moustaches à la Napoléon III, dans un décor fleurant délicieusement l'atmosphère des pièces de Labiche.

L'auteur était un certain sieur Edouard Siebecker, journaliste au *Figaro* — une référence prestigieuse à l'époque. Quant au titre de l'ouvrage — *Physiologie des chemins de fer* —, il faut se rappeler l'engouement d'alors pour tout ce qui touchait à la « médecine expérimentale » que le savant Claude Bernard venait de révéler au public. Les Chemins de fer, comme les Mines et les Ponts et Chaussées, ne constituaient-ils pas un des « corps » de l'Etat et, dès lors, n'avaient-ils pas droit à une étude de leur physiologie ?

Mais Siebecker était journaliste et non médecin, et — heureusement pour le lecteur — ce n'est pas un rapport de dissection anatomique mais un reportage qu'il nous livre.

Reportage dont les feuilles sont tour à tour humoristiques ou émouvantes, mais dont l'intérêt ne se dément pas jusqu'à la fin.

Suivons donc notre cicerone et commençons notre randonnée ferroviaire en entrant au

Bureau des Renseignements.

Vous voulez savoir ce que va coûter votre voyage, quand vous pouvez partir, quels sont les endroits où vous pourrez vous arrêter si vous prenez un billet de touriste ?

Notez en passant que jamais un voyageur ne se trouve suffisamment renseigné. Quand l'employé aux renseignements lui a bien expliqué son affaire, il court vers un autre agent dont ce n'est pas la spécialité et qui d'ordinaire brouille tout. Alors il retourne vers le premier et lui fait la critique de sa réponse. Quand cela n'arrive qu'une fois, celui-ci recommence mais, à la troisième fois ou à la quatrième, à moins qu'il ne soit

en sucre, il vous envoie au diable et, ma foi, vous ne l'avez pas volé. Néanmoins, comme de raison, vous allez vous plaindre et vous lui faites passer un savon.

C'est votre droit, vous êtes voyageur.

Si l'on envoyait, de là-haut, un des bienheureux du paradis dans un bureau de renseignements du chemin de fer, il serait damné au bout de trois jours.

A présent, notre guide s'adresse au

Receveur aux billets.

Vous allez prendre enfin votre billet et vous vous étonnez du ton bref et de la façon leste avec lesquels on vous dit les prix, et l'on vous jette les bulletins.

(Le) receveur... doit avoir présents à la mémoire :

- le prix des trois classes de 200 à 300 stations ;
- l'heure de départ pour chacune d'elles ;
- la place qu'occupe chaque billet dans son immense casier.

Il ne peut prendre un crayon pour faire votre compte, attendu que tous les gens qui sont derrière vous pousseraient des cris déchirants, se figurant qu'ils ne partiront jamais. Et cependant, il y en a qui calculent de tête avec une rapidité incroyable.

Munis enfin des précieux billets, nous nous dirigeons vers la salle d'attente, où les billets sont examinés par



L'embarcadère du Chemin de fer du Nord vers 1860.

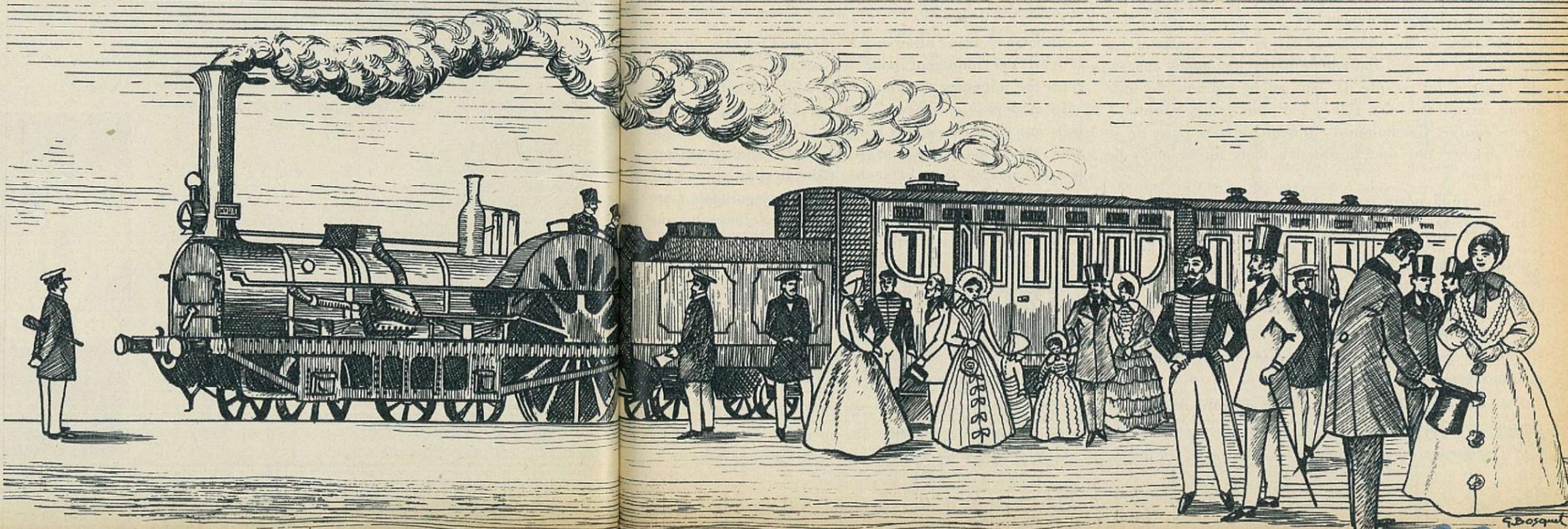
Le surveillant.

Son service exige une présence d'au moins dix heures par jour.

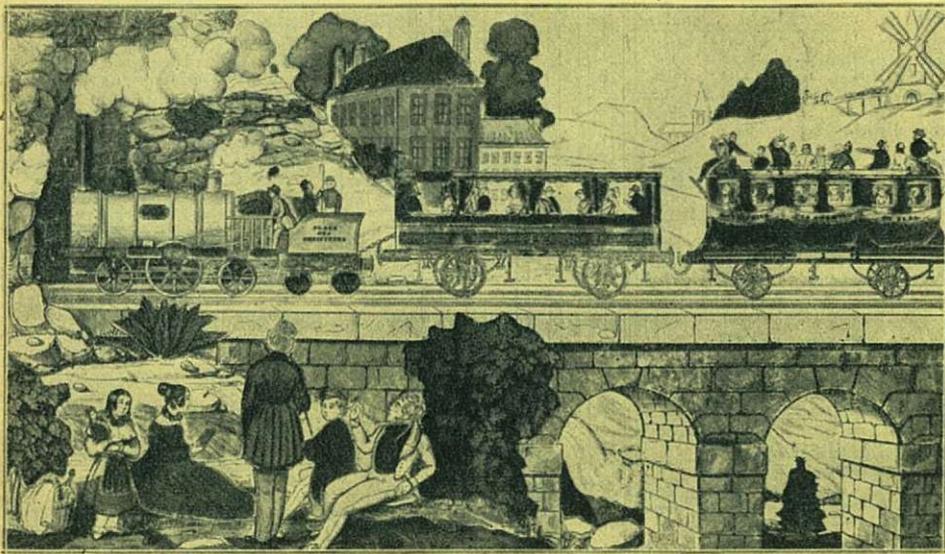
Il lui est interdit de s'absenter, de fumer, d'accepter aucune gratification du public, et tout cela sous peine d'amende.

C'est ordinairement un ancien militaire, marié et père de famille ; on fait bien de l'habiller, autrement il est probable qu'il irait tout nu.

Le surveillant est inflexible dans sa consigne, et les voyageurs récalcitrants l'appellent parfois gendarme !



PAGES JAUNIES



Le chemin de fer d'Enghien à Montmorency en 1865 avec, aux extrémités de l'impériale, ses vigies munies de trompettes d'avertissement.

Dix-neuf fois sur vingt, le surveillant hausse son col, redresse la tête et répond fièrement :

« Je suis été gendarme et je m'en fais-t-honneur ! »

Nous voilà enfin sur les quais, « ces immenses trottoirs qui bordent les voies et le long desquels sont formés les trains ».

« Sur le quai, des messieurs en casquettes brodées se promènent et surveillent l'entrée en voiture. L'un est le chef de gare : c'est le plus brodé, naturellement. C'est à lui que vous pouvez adresser vos réclamations et demander de petites faveurs. »

Plus loin, « vous apercevez sur la voie poussant les wagons, sur le quai, roulant de petits wagonnets chargés de bagages, un peuple de gens en bourgerons de toile bleue, maintenus aux flancs par une large ceinture : c'est l'équipe. Ces hommes risquent tous les jours de se faire hacher par une locomotive dans un moment de distraction. »

Enfin, voici notre train, et, tel un capitaine de vaisseau, se dresse

Le chef de train.

Il est responsable des voyageurs, de leurs bagages, des valeurs financières qui lui sont confiées, des lettres de service qu'il a à remettre sur la ligne, des articles de messagerie, des accidents.

S'il oublie de descendre un colis ou une lettre à sa destination, amende !

S'il arrive en retard, amende !

S'il arrive en avance, amende !

Le chef de train doit consigner tous les événements du voyage dans un rapport qu'il remet à l'arrivée. S'il parle peu, en revanche il écrit beaucoup et il a des rapports qui sont des chefs-d'œuvre.

En voici quelques échantillons :

« Arrivé à S... à l'heure, avec quatre-vingts minutes de retard, etc. » ;

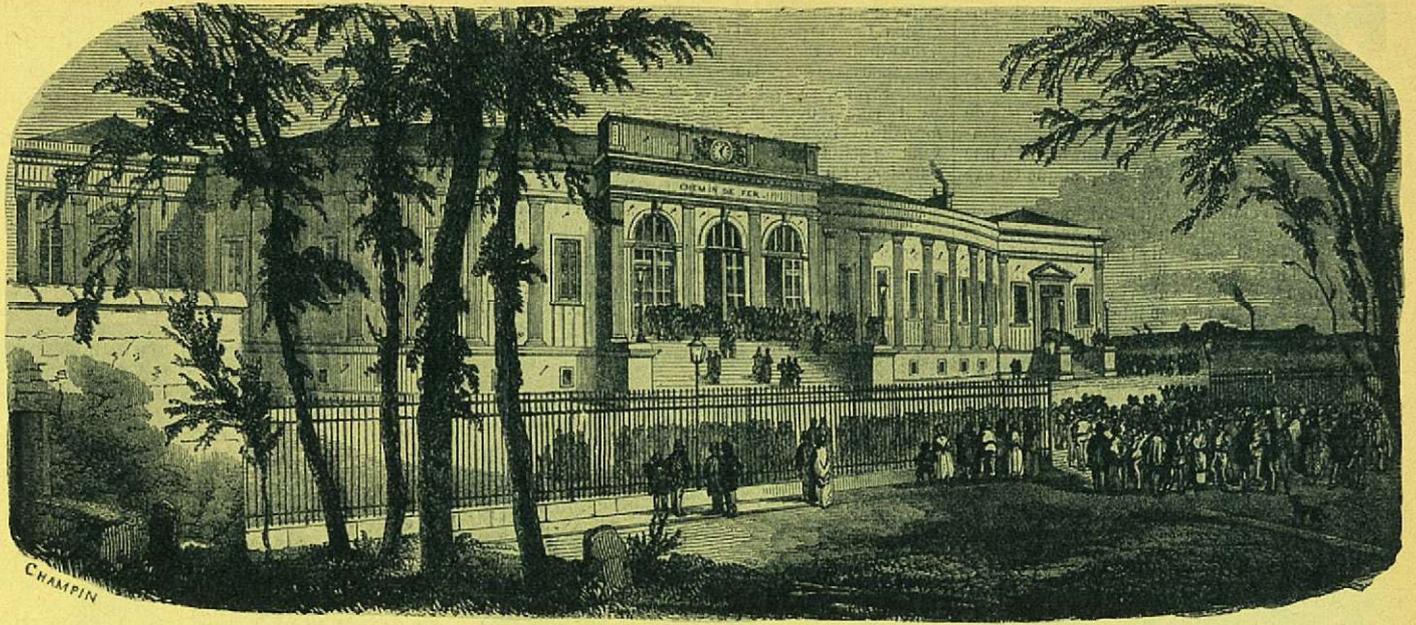
« En passant sous le pont de X..., des gens mal intentionnés, probablement, m'ont lancé sur la tête le pavé ci-joint, etc. »

Si notre cicerone observe avec réalisme les gens du rail, il n'est pas indulgent pour les voyageurs, auxquels il reproche d'ignorer désormais « la vieille galanterie française » (déjà !). « Chacun pour soi, chacun son écot. On fait cent vingt lieues sans adresser la parole à ses compagnons et on les quitte sans les saluer. Les mœurs ont tellement changé que la jeune fille la plus innocente reculera avec défiance devant une simple politesse faite par un voyageur, sachant parfaitement qu'elle cache une arrière-pensée inavouable. » Et l'auteur ajoute : « Le confortable a tué les mœurs de bonne compagnie ».

Voilà notre train parti. Après une pensée pour le machiniste et le chauffeur, l'un conduisant, l'autre nourrissant la bête de métal et de feu en tête du convoi, Siebecker observe de son coin-fenêtre d'autres fidèles serviteurs du rail, entre autres l'« aiguilleur » :

C'est lui qui tient entre ses mains la vie de 4.000 à 5.000 personnes par jour.

Il ne peut avoir une seconde de distraction.



Vue extérieure de l'Embarcadère à Paris.

C'est le gringalet de la maison ! Arrive-t-il la moindre des choses, jusqu'à la fin de l'enquête, soyez sûr qu'on n'entend que ce cri : « C'est la faute de l'aiguilleur ! »

L'aiguilleur doit être un être parfait. Adam, avant la chute, eût été bon aiguilleur.

Autre servante obscure de la sécurité, voici la garde-barrière.

Elle a 200 à 300 F d'appointements, une petite maisonnette et un jardinet. Entre deux convois, elle veille à son ménage, aime son mari, fait des enfants, les allaite, les élève, les marie et s'endort du sommeil éternel, après avoir vu le monde passer sous ses yeux, mais sans l'avoir connu.

Ce n'est pas seulement en pleine voie et dans les gares que Siebecker nous entraîne. Il nous fait visiter également les coulisses de l'« Administration » et découvrir ces « Messieurs du Plumitif ». Cela nous vaut une description très courtelinesque d'un fanatique de la papéraserie.

Il veut faire tout par lui-même, il travaille comme six, crie, jure, sacre, fait mourir son sous-chef à petit feu, met sur les dents ses employés, est l'être le plus malheureux du monde, n'est pas secondé, ne peut compter que sur lui, ne se livre jamais quant aux secrets de polichinelle du travail, met la clef du tabernacle dans sa poche, ne s'explique pas et s'étonne qu'on ne l'ait pas compris. Il parle chemin de fer, rêve chemin de fer. Dans la vie, il n'y a qu'une chose : les chemins de fer ; dans les chemins de fer, un seul vrai chemin de fer :

— le sien ; et, dans son chemin de fer, un seul homme : lui ! Il trouve à redire à tout. Vous lui donnez une lettre : « Vous avez bien voulu m'informer par votre lettre du... » Il vous la renvoie, corrigée ainsi : « Par votre lettre du... vous avez bien voulu m'informer... »

Une dame adresse une réclamation un peu sèche : il arrive furibond et s'écrie :

— Ah ! cette dame est malhonnête ! Monsieur X..., prenez une feuille de papier et écrivez-lui une lettre fort polie, mais dans laquelle vous lui direz :

« Monsieur, en réponse à votre lettre du..., j'ai l'honneur de vous informer que », et vous continuerez !

Son état perpétuel de surexcitation, il l'apporte dans son intérieur. Grogner, crier, c'est dans son tempérament. Le bureau ne ferme jamais pour lui. Lorsqu'au bout de six mois de cette vie, sa femme n'est pas morte, elle en prend son parti et lui éclate de rire au nez vingt fois par soirée. On est habitué dans la maison — gens et bêtes — à l'entendre maugréer pour tout. Il est à dîner !

« On a procédé irrégulièrement à la confection du potage. Il y a lieu d'y annexer du poivre et du sel. »

« Les hors-d'œuvre sont mal classés dans les ravieres. »

« La sauce du civet n'a pas été collationnée. On voit bien qu'on ne s'est pas conformé à cet effet aux prescriptions contenues à la page 227 de la « Cuisinière de la campagne et de la ville ».

Sa femme lui demande un bijou pour sa fête ? S'il est de bonne humeur, il répond : M'en parler.

Et à titre de « perle », nous avons droit à un dossier du plus beau style. C'est tellement « hénaurme » que

PAGES JAUNIES



Vue intérieure de l'Embarcadere à Paris.

nous hésitons à tenir l'histoire pour vraie, mais, comme disent les Italiens, « se non e vero... ». C'est

La légende de la casquette.

Un cantonnier trouve sur la voie une casquette. Il la remet à son piqueur. Celui-ci adresse un rapport à son chef de section et le lui expédie avec l'objet.

Le chef de section fait un rapport à l'ingénieur de la division, qui, à son tour, transmet le tout, avec un autre rapport, à l'ingénieur en chef.

L'ingénieur en chef communique ces pièces et la casquette au chef de l'exploitation. Enquête est faite par un inspecteur de la division sur le territoire de laquelle la casquette a été trouvée pour savoir si, au moment de son arrivée sur la voie, elle n'était pas habitée par une tête et si le quidam possesseur de cette tête n'a pas été avarié par un train. Non, la casquette était seule. Transmission du rapport de l'inspecteur à ce sujet et renvoi de la casquette.

La casquette est adressée au bureau des réclamations, section des objets trouvés, où les sept pièces administratives qui l'accompagnent sont mises dans une chemise et prennent le titre de Dossier n° 297,653.

Au bout d'un mois, le garçon, en faisant le bureau, voit quelque chose d'informe plein de boue et rongé de mites ; il le jette avec les ordures. Le chiffonnier fait son triage et s'adjuge la coiffure.

Il ne se doute pas que cette loque, qui ne vaut pas deux sous, c'est le Dossier n° 297,653, qui coûte peut-être une quinzaine de francs à la compagnie.

Quant aux rapports du public et de la presse avec le chemin de fer, Siebecker note déjà fort justement la tendance à gonfler tout accident survenu aux voyageurs, alors que les méfaits de la route sont minimisés ou passés sous silence.

Il insiste sur l'utilité pour les réseaux de faire entendre leur voix dans la grande presse.

Les compagnies sont surtout attaquées parce qu'elles ne se défendent pas, bien qu'elles aient la naïveté de faire la charité à deux ou trois feuilles de chou qui ont trois pages d'annonces, ne sont pas lues du public, se tirent à 100 exemplaires et sont faites par de pauvres diables sans talent, sans style et sans connaissances spéciales, pour lesquels elles sont des Hospices d'Incurables littéraires.

Nous voici au terme de ce voyage en compagnie d'Edouard Siebecker, journaliste du Second Empire. Trois ans après la publication de ce livre, l'Empire et son train déraillaient à Sedan. Mais le chemin de fer est resté, et certains propos de l'auteur paraissent encore d'actualité cent ans après.

Son grand mérite est d'avoir remarquablement discerné, à côté des petits travers de l'époque, l'apparition de l'« esprit cheminot » qui depuis s'est sans cesse affirmé dans le monde entier.

P. VANKEER.