



Une dynastie de CHEMINOTS

Une œuvre de
J. DELMELLE

I. — L'VI MARCEL

Carcasse voûtée mais jambes encore solides, bien qu'un peu gourdes, mine franche, visage couleur de pomme reinette animé par de petits yeux finauds et bonasses, Marcel Barbeaux — pensionné de la Société nationale des Chemins de Fer belges — a quatre fois vingt ans. Il occupe avec sa femme, Esther, une petite maison, située en bordure du chemin qui monte vers Esquinpont, un hameau que les cartographes omettent invariablement de signaler parce qu'il ne compte que cinq foyers. Son fils, marié depuis quatorze ans, demeure à Bruxelles. Il est employé à l'administration centrale des Chemins de Fer.

Marcel Barbeaux — l'vi Marcel comme on l'appelle là-bas, dans ce coin de province où il est né et où, ayant obtenu sa retraite, il s'est retiré — passe son temps à faire mille petits travaux, s'improvisant tour à tour jardinier, menuisier, peintre, ramonneur, cordonnier... C'est que, dans une maison, même dans une petite maison, il y a toujours quelque chose à faire. C'est une porte qui frotte, une serrure qu'il faut huiler, un piquet de clôture à redresser. Tous les matins, l'vi Marcel s'en va, question de « s'entretenir », comme il dit, de ne pas s'ankyloser, de se garder en bonne santé. Et puis, vivre au village crée certaines obligations : celle, par exemple, d'assister aux enterrements, aux messes anniversaires... Chacun se connaît, au village, et l'on a tôt fait de s'apercevoir qui est là et qui n'y est pas. Comme il tient à demeurer en bons termes avec tout le monde et qu'il est libre de disposer de son temps comme bon lui semble, l'vi Marcel ne manque pas d'être poli — selon son expression — avec les morts et les vivants. Etre poli a toujours été son souci, sa fierté. Son attitude face au public, alors qu'il était garde, lui a évité maints déboires et lui a mérité quelques précieuses petites satisfactions d'amour-propre. Ainsi le jour où un voyageur — c'était sur la ligne d'Haine-Saint-Pierre — lui a dit que tout irait certainement beaucoup mieux, dans le monde, si chacun se donnait la peine d'être affable comme lui, Marcel Barbeaux !

L'vi Marcel s'occupe chez lui, fait sa petite promenade tous les matins et s'en va quelquefois au village. Le reste du temps et si la température le permet, il s'installe dans un fauteuil, dehors, dans la petite cour qui sépare la maison du jardin. Ce jardin, dont la partie du fond est vouée aux légumes (poireaux, céleris, salades, oignons...) s'agrémente, du côté de la cour, de quantité de fleurs. En regardant celles-ci, l'vi Marcel songe parfois aux gares fleuries de la vallée mosane et à d'autres du pays flamand, parées de géraniums, d'œillets, de tulipes, de glaïeuls, de tagètes, de roses, de dahlias. On aurait dit qu'elles s'étaient embellies pour accueillir le voyageur.

Lorsque je retourne au pays, je rends visite à Marcel Barbeaux chaque fois que j'en ai le loisir. J'aime passer une heure en sa compagnie. Esther me prépare une bonne tasse de café. Son mari a toujours quelque chose à me raconter. Ce quelque chose est toujours intéressant. Et mon interlocuteur n'est pas dépourvu d'éloquence. J'éprouve un vif plaisir à l'écouter.

Ce que raconte l'vi Marcel a trait invariablement à sa carrière. S'en est-il fait des souvenirs au cours des nombreuses années qu'il a passées aux Chemins de Fer ! Et puis, il n'y a pas seulement ses souvenirs personnels. L'vi Marcel est de ceux dont on prétend qu'ils ont un « train dans le ventre ». Ses souvenirs personnels ne sont qu'anecdotes se greffant tout naturellement sur un récit qui participe de la grande histoire ferroviaire. Quand on aime son métier, c'est naturellement que l'on s'intéresse à tout ce qui s'y rapporte et s'y rattache, à son cadre, à ses à-côtés. Quand on fait partie de la grande corporation du rail et quand on est fier de cette appartenance, on se prend d'affection, à son insu, pour tout ce qui est train, wagon, gare, signaux, que sais-je encore ! On se sent solidaire de ses chefs, de ses camarades, de ses collègues. On appartient à une vaste famille dont tous les membres, les disparus, les vivants, sont unis, malgré le temps, malgré la distance aussi, par une commune volonté de servir. Ceux d'avant-hier, d'hier et d'aujourd'hui sont les maillons d'une seule et même chaîne car, comme l'vi Marcel le fait malicieusement remarquer, le Chemin de Fer n'est pas une « entreprise éphémère ». C'est une grande œuvre qui a pris naissance il y a plus d'un siècle et qui, depuis lors, se continue, se poursuit, se développe, s'améliore grâce à quantité et quantité de gens : les cheminots.

Ce sentiment, Marcel Barbeaux le possède d'autant plus solidement que son père, son grand-père et son arrière-grand-père ont fait carrière, jadis, aux Chemins de Fer et que son fils, aujourd'hui, maintient ce qui est ainsi devenu une tradition. L'arrière-grand-père était chauffeur, le grand-père chef manœuvre et le père chef de gare. Avec son fils et lui, cela fait cinq générations et cent vingt-cinq ans de travail, de persévérance, d'intelligence ! L'vi Marcel, quand il parle de cela, quand il esquisse son arbre généalogique, se redresse toujours un peu. Sa fierté a une petite teinte d'orgueil. En l'écoutant, j'ai eu l'impression, parfois, qu'il considérait la grande œuvre ferroviaire comme étant un peu sa chose à lui !

Sa chose à lui ! C'est vrai, dans un sens. Les chemins de fer, c'est sa chose à lui et à tous ses pareils, ses prédécesseurs, ses compagnons, ses successeurs, toute une foule innombrable, une véritable armée. C'est sa chose à lui et à tous les cheminots, du plus galonné au sans grade, du plus grand au plus petit, de l'ingénieur-directeur au coureur qui, autrefois, précédait le train, armé d'une cloche et d'un drapeau, pour écarter le public, et au manœuvre d'aujourd'hui, au lampiste, au garde-barrière, en passant par tous les échelons de la hiérarchie. C'est sa chose à lui et à tous ceux qui, comme lui, possédaient ou possèdent cet « honneur du travail », dont parlait le poète Charles Péguy.

L'emblème des Chemins de Fer, chacun le sait, est une roue ailée. Celui qui a réalisé cet emblème a-t-il songé que la roue, inventée il y a très longtemps par le plus obscur et le plus génial des hommes, symbolise — outre la vitesse — l'effort assumé en commun. Chacun des rayons assemblés supporte, l'un après l'autre, un poids formidable. Si l'un défaille et cède, le rôle de tous est compromis. Nul rayon ne s'est brisé au cours des 125 années d'histoire ferroviaire belge. Tous les cheminots ont fait leur travail avec conscience.

D'aucuns ont même poussé la conscience professionnelle jusqu'à l'héroïsme, n'hésitant pas à sacrifier leur vie pour sauver celle des autres. Grâce à tous, le rail a gagné sa bataille.

— Oui, dit l'vi Marcel, le rail a gagné sa bataille... mais cette bataille, bien que gagnée, continue. Elle reprend toujours, tous les jours, et il s'agit de continuer à la gagner !

Cette bataille, l'vi Marcel me l'a racontée bien des fois, en me parlant du travail de ses pères et en me faisant lire les notes et les documents qu'il avait rassemblés avec amour. Et voilà comment, grâce à lui, j'ai pu la faire revivre à mon

tour, dans un style qui, bien souvent, reprend les propres expressions du vieux cheminot, tant il est vrai que je les ai si souvent entendues...

II. — LA DEFAITE DES ROULIERS

Son arrière-grand-père, Augustin Barbeaux, était né en 1808. En ce temps-là, les enfants étaient mis au travail très jeunes. Quels petits métiers exerça-t-il avant la révolution de 1830 ? On l'ignore. Tout ce qu'on sait, c'est que, après le départ des Hollandais, Augustin Barbeaux s'engagea comme roulier dans



la région de Malines. C'était un gars robuste, bien bâti, tout en muscles et, disait-on, assez fort en gueule. Ce n'est que plus tard, en 1836 ou 1837, qu'il entra aux Chemins de Fer.

Les rouliers, charretiers, voituriers, entrepreneurs de messageries et maîtres de postes furent, avec quelques parlementaires, parmi les adversaires les plus acharnés, les plus résolus et les plus intransigeants du chemin de fer. Avant que ce nouveau mode de transport soit instauré dans notre pays, on en parlait déjà beaucoup à la suite de certaines expériences tentées à l'étranger. En 1825, les Anglais avaient inauguré la ligne de Stockton-Darlington. Les wagons étaient tirés, tour à tour, par des remorqueurs — premier nom de la locomotive à vapeur — et par des chevaux. On avait également recours, sur certains tronçons, au plan incliné. Cette première ligne servit, outre au transport de la houille et de marchandises diverses, à la circulation de malles-poste hippomobiles dont la caisse avait été adaptée à un châssis de wagon. Ce n'était

pas encore du vrai chemin de fer mais cela y ressemblait déjà très fort. Il y eut ensuite, en 1828, la ligne de Budweis à Linz, en Autriche. La traction s'y faisait par chevaux. La même année, on ouvrit à la circulation la ligne de Saint-Etienne à Andrezieux, en France. Là aussi, les canassons faisaient office de remorqueur. En 1830, deux nouvelles liaisons ferroviaires furent mises en service : l'une aux Etats-Unis — à traction chevaline — et l'autre en Angleterre. Unissant Liverpool à Manchester, cette dernière liaison devait effectuer un service complet : voyageurs et marchandises. Les trains étaient remorqués exclusivement par des locomotives. Les chemins de fer, avec cette ligne — la première, en date, du monde entier — avaient trouvé leur forme définitive. L'exemple britannique devait être suivi, en 1835, par la Belgique, première nation ferroviaire de l'Europe continentale.

La liaison Liverpool-Manchester, inaugurée officiellement le 15 septembre 1830, ne pouvait manquer, en raison même de son succès, de susciter de très nombreux commentaires. Pour beaucoup de journalistes, le rail était l'avenir. « Mais, se disaient les rouliers, charretiers, voituriers, entrepreneurs de messageries et maîtres de postes, que deviendrons-nous si le chemin de fer multiplie ses victoires ? »

Augustin Barbeaux raisonnait comme tous ses compagnons. Le chemin de fer, pour lui, c'était l'ennemi qu'il fallait empêcher à tout prix, et par n'importe quel moyen, de s'implanter, de gagner du terrain et de triompher. Les rouliers et leurs compagnons de ce temps-là croyaient davantage à la force musculaire qu'au pouvoir des arguments servis par l'intelligence. Quelle autre décision pouvaient-ils prendre que celle d'avoir recours aux actes chaque fois que l'occasion leur en serait offerte ? Or, il se fait que quelques industriels, réalisant tout le profit que le rail était en mesure de leur procurer, avaient fait installer des chemins de fer privés pour relier entre eux les différents départements de leurs entreprises ou mettre leurs exploitations en communication avec l'une ou l'autre voie d'eau, fleuve, rivière ou canal, passant dans les environs. C'est ainsi que le charbonnage du Grand-Hornu était relié, depuis le mois de mai 1830, au canal de Mons à Condé par une voie ferrée de 18 kilomètres et demi de longueur. Les wagonnets, en bois, qui y circulaient étaient tirés par des chevaux. Les rouliers et tous ceux qui vivaient de la route pouvaient-ils tolérer cette « trahison » et ne pas réagir ? Attablés devant un verre de « pecquet », j'imagine qu'ils devaient discuter ferme et ponctuer leurs « ça ne se passera pas comme ça ! » de sonores jurons et d'invectives à l'adresse des « patrons » partisans d'un mortel progrès et des autorités qui ne s'opposaient pas à leurs réalisations révolutionnaires. L'vi Marcel imaginait aisément que son arrière-grand-père Augustin, un peu éméché, s'était levé souvent pour haranguer ses camarades. Pouvait-il se douter que lui-même, plus tard, et nombre de ses descendants devaient, aux chemins de fer, leur pain quotidien ?

Les rouliers de 1830, donc, s'efforcent de barrer la route — c'est le cas de le dire — au chemin de fer. Leurs virulents propos trouvent des oreilles attentives et complaisantes. En octobre 1830, des manifestations « antiferroviaires » se déroulent à Hornu. Une émeute éclate. La foule, surexcitée, écoute le mot d'ordre que répètent plusieurs puissantes voix : « A la cité ! Au château ! » La foule, tout à coup, obéit. Elle se dirige, troupeau désordonné et furieux, vers le charbonnage, vers la cité abritant le personnel de l'entreprise et vers le château Degorge-Légrand où demeure le propriétaire. Elle s'introduit dans le parc, pénètre à l'intérieur de l'édifice et le pille avec la rage consciencieuse de ceux qui se croient chargés d'une mission de justiciers. Le spectacle est lamentable : les portes sont arrachées de leurs gonds, les coussins éventrés, les meubles renversés et leur contenu répandu sur le parquet, de fines porcelaines sont utilisées en guise de projectiles, les glaces volent en éclats, tout est déchiré, maculé, de nombreux objets de valeur sont volés. Longtemps, au Borinage, on dira, d'une fortune mal acquise : « Elle vient du château Degorge ».

En dépit de toutes les oppositions, le chemin de fer devait triompher, mettre fin au règne exclusif du roulier et même, pendant longtemps, jusqu'à l'apparition de l'automobile, réduire presque à néant le charroi routier. De 1840 environ jusqu'aux premières années de ce siècle, les routes n'auront quasiment plus d'autres usagers que les paysans guidant tombereaux ou



Photo Michel Delmelle

JOSEPH DELMELLE

D'ascendance ardennaise et mosane, Joseph Delmelle est né à Jambes le 25 novembre 1919. Il connut des débuts difficiles (échantillonneur dans une grosse maison de tissus, receveur de tramway...) et s'est acquis, par son travail, une place dans le mouvement littéraire. Il est aussi devenu sous-chef de bureau à la S.T.I.B. (Tramways bruxellois) et fait donc partie de la grande famille du rail.

Lauréat de plusieurs prix de poésie (prix Max Rose en 1945, du Thyse en 1955, Interfrance en 1956, de l'Île-de-France et Unimuse en 1958), Joseph Delmelle a écrit une douzaine de recueils dont le lyrisme s'alimente à trois sources : l'enfance, le mystère, la nature. Citons notamment : « Ces Temps doux-amers », « Profondeur de la Mer », « Meuse, ma Douce Sœur », « Le Pêcheur de Regrets », « Obstruction de la Mer ».

Chroniqueur artistique, littéraire et touristique, il a publié, entre autres essais : « Un peintre de la Sambre, Pierre Paulus », « Panorama de la jeune poésie française en Belgique », « Armand Knaepen, peintre de la Hesbaye », « Ardenne et Meuse », « Benelux ».

Notons enfin qu'il est le plus aimable des confrères pour faire connaître les acteurs de la vie littéraire aux lecteurs des nombreuses revues auxquelles il collabore. Et rappelons que « Une Dynastie de Cheminots » a obtenu une mention spéciale à notre grand concours littéraire « Prix du Directeur général de la S.N.C.B. 1958 ».

carrioles. Comme elles furent calmes pendant tout ce temps-là ! Plus de diligences, sauf entre telles petites villes d'Ardenne et de Campine, et pas encore de ferrailants tramways, de pétaradantes limousines ou de conduites intérieures soulevant, derrière elles, de suffocants nuages de poussière ! Quelle tranquillité pour les riverains des chaussées !

Le chemin de fer, donc, devait s'imposer, sans trop de difficultés, en dépit de l'opposition résolue des travailleurs de la route, des arguments d'un petit nombre de journalistes et de l'obstruction de quelques parlementaires. Il est amusant de rappeler certains propos tenus par ces derniers. Le député Hélias d'Hudeghem déclarait que le rail condamnerait, à la boucherie, des milliers de chevaux et qu'en outre, il mettrait dans une situation difficile de nombreux ouvriers. Un autre membre du Parlement, un certain M. Eloy de Burdinne, prétendait que le lait transporté par chemin de fer arriverait à destination sous forme de beurre. Son collègue, M. de Robaux, disait que les œufs, de leur côté, seraient transformés en omelettes. D'autres faisaient observer que les trains exposeraient les voyageurs à de graves dangers tels que refroidissements et bronchites. D'autres encore s'élevaient contre le chemin de fer à cause de la vitesse, source certaine de graves accidents, et entreprenaient l'éloge de la lenteur. Rien n'y fit. Il est impossible d'arrêter, dans son cours, une inéluctable évolution. Le 5 mai 1835, à l'Allée Verte, le rail voyait sa victoire consacrée définitivement.

III. — LES PREMIERS CHEMINOTS

L'inéluctable victoire du 5 mai 1835 ne fut pas obtenue sans lutte, bien entendu, mais elle fut cependant acquise sans trop de difficultés. Peut-être eût-elle pu être remportée quelques années plus tôt !

Un peu plus d'un mois après l'inauguration de notre premier Roi, une quinzaine de jours seulement après la campagne des dix jours au cours desquels les troupes françaises du maréchal Gérard firent battre en retraite les soldats du roi Guillaume, le 24 août 1831, un arrêté royal amorçait le problème des transports par rail. Du temps de l'union hollando-belge, les relations commerciales entre Anvers, les villes mosanes et la Rhénanie s'effectuaient principalement, voire exclusivement, par les eaux intérieures hollandaises. De dépit, pour nous punir de notre « ingratitude », les Pays-Bas n'allaient-ils pas entraver ou même interdire purement et simplement cette navigation ? Quoi qu'il en fût et comme gouverner c'est prévoir, le législateur envisagea, de très bonne heure, la possibilité de nous doter d'un réseau ferroviaire nous mettant éventuellement à l'abri d'une brusque décision hollandaise, prise dans un moment de mauvaise humeur.

L'arrêté royal du 24 août 1831 pose donc la question ferroviaire. Il met, à la disposition de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées, deux ingénieurs, Simons et De Ridder, avec mission de mettre à l'étude un projet de liaison ferroviaire entre Anvers, la Meuse et le Rhin.

Simons et De Ridder procèdent, sans retard, à l'examen de la question. Le tracé de leur ligne passera par Maestricht, cette ville belge que la Conférence de Londres attribuera, un peu plus tard, à la Hollande. Compte tenu de ce fait nouveau, Simons et De Ridder modifieront leurs plans. La ligne projetée est détournée par Tongres et Visé. Liège sera desservie par un embranchement.

Un autre arrêté royal, celui du 21 mars 1832, autorise le ministre de l'Intérieur à mettre en adjudication la concession à perpétuité de la ligne. Léopold I^{er}, qui a eu — en Angleterre — la révélation des possibilités du rail, se préoccupe fort de doter notre pays d'un réseau de chemins de fer.

L'affaire de la concession fait l'objet, dans l'enceinte du Parlement, de nombreuses discussions. La ligne doit-elle être construite et exploitée par le secteur privé ? Beaucoup de députés estiment que non et que l'Etat doit s'en charger. Le 19 juin 1833, l^{er} ministre de l'Intérieur Charles Rogier dépose sur le bureau de la Chambre un projet de loi consacrant le principe de l'exécution par l'Etat.

(A suivre.)



Photo A. De Grove.

CONCOURS INDIVIDUEL POUR INSTRUMENTISTES

Le Comité central des Loisirs et des Délassements intellectuels des Cheminots organise pour les instrumentistes solistes un concours qui aura lieu en deux séances :

- La première, en 1960, pour la musique classique ;
- La deuxième, en 1961, pour la musique légère.

Chaque épreuve, dotée de 5.000 fr. de prix, est accessible à tous les cheminots, en service et retraités, ainsi qu'aux membres de leur famille bénéficiaires de nos Œuvres sociales.

Les inscriptions pour la première épreuve (musique classique, quel que soit l'instrument joué) doivent parvenir, avant le 31 janvier 1960, à la Direction P.S., bureau 53.22, rue Belliard, 76, Bruxelles 4.

Les candidats voudront bien indiquer leur identité complète (nom, prénom, lieu et date de naissance, adresse administrative éventuelle, adresse personnelle, numéro d'identification figurant sur le carnet médical) ainsi que l'instrument dont ils jouent.

Les renseignements complémentaires leur seront envoyés en temps opportun.