

MARTHE ENGLEBERT



B

9

1

5

2

HOMMES DU RAIL

*Editions « LE RAIL »
76, rue Belliard, Bruxelles.*

LE train, qui jusqu'alors filait à toute allure entre champs et prés, se mit à ralentir. L'équipe de travailleurs se tenait le long de la voie, au bas du talus piqué de coquelicots.

La chemise entrouverte sur le cou et le haut de la poitrine hâlée par le soleil, un homme trapu essuyait du dos de la main son front perlé de sueur. Sans même lever la tête au passage du train, un autre au torse nu roulait une cigarette entre ses doigts calleux, tandis que son compagnon, les deux mains sur sa pioche, esquissait un vague sourire à l'adresse de ces voyageurs qui, le nez à la fenêtre, les regardaient.

J'étais dans cet express de Cologne, abandonnée aux rêves imprécis d'un rythme qui vous berce ; cette haie d'hommes immobiles comme à un défilé me tira des brumes de ma songerie et me fit redescendre sur terre.

Passaient-ils le plus clair de leur temps à regarder s'enfuir les trains, ces hommes alignés en bordure des voies, tannés, noueux, que l'on surprend ici, un peu plus loin encore, différents chacun bien que d'allure semblable, sauf celle de l'homme en blouse blanche, hissé sur le talus pour scruter l'horizon ?

Curiosité de femme, intérêt de journaliste, je ne sais pourquoi naquit peu à peu en moi l'envie de pénétrer dans ce monde des cheminots que nous côtoyons sans rien en connaître, d'y rôder au hasard des circonstances, glanant de-ci de-là une sensation, notant une remarque ou drôle ou pertinente, campant en quelques mots un personnage typique. Le hasard, ce bon génie des journalistes, a permis que ce souhait se réalisât, et voici comment j'ai vu, dans leurs multiples fonctions et leurs innombrables devoirs, des hommes du rail.

**DANS LA TRANCHEE,
AVEC LES POSEURS DE VOIES**

jeter à tue-tête ses ordres à sa brigade, les pioches et les pelles peuvent grincer dans l'air doux du printemps, le rail sonner sous les coups de marteau, il n'entend rien, hormis la voix que lui seul perçoit ; il ne voit que cette chenille qui se tortille au loin sur le rail, grossit à vue d'œil et devient ce bolide qui sèmerait la mort dans le fracas de son passage si les appels réitérés du cor n'avaient éloigné les hommes de la voie.

— N'êtes-vous pas crispé de vivre ainsi des heures sur le qui-vive ?

Il médite longuement sa réponse, hausse enfin les épaules et dit presque avec gêne :

— J'ai l'habitude.

L'habitude d'être seul le rend sans nul doute laconique ; pourtant, dans la sobriété de ses paroles, je devine aussi un caractère uni, dépouillé, un homme conscient que de lui seul dépend la vie de tous ses camarades. Que de gens, d'actes et de propos doivent lui sembler vains, y compris ma curiosité admirative !

L'homme est rude, taciturne, indifférent sans doute aux plaisanteries de ceux qui n'ont pas éprouvé combien l'attente est épuisante quand siffle le gros vent d'automne, par temps de gel, sous les bourrasques de neige ou l'ardent soleil de midi.

Il dispose de deux cornets, par mesure de sécurité si l'un venait à se détraquer. Il tient en main un drapeau rouge qu'il agiterait à bout de bras pour faire arrêter le train qui se présenterait lorsqu'un travail de réfection doit s'achever pour rendre la voie libre ; en pareil cas, des avertissements jalonnent le ballast bien avant l'endroit critique, enjoignant au conducteur de ralentir la vitesse du train. Le factionnaire dispose aussi de pétards qu'il placera sur le rail pour doubler l'avertissement d'arrêt donné par le drapeau rouge.

Il sait qu'une défaillance de la vue ou de l'ouïe peut entraîner la mort de ses compagnons. Il a pris la responsabilité de ce risque, et le regard qu'il pose sur ses camarades de travail me révèle cette étroite solidarité entre gens du rail que je vais retrouver tout au long de mon enquête.

Rebroussant chemin, je rejoins le quai et me dirige vers une cabine entièrement vitrée où je distingue un groupe d'hommes en « bleu » ; l'un casse la croûte, les autres bavardent à voix haute et plaisantent. Je vais tomber parmi eux au moment de la pause. J'hésite une seconde puis, résolument, je pousse la porte.

JE RENDS VISITE AU VISITEUR

surtout, sans que mon visiteur l'ait dit, que tous ses camarades et lui prennent à cœur leur métier, et que, dans des conditions extrêmement difficiles parfois, ils se dépensent sans compter pour que les trains roulent et arrivent normalement à destination.

— Le dimanche, vous travaillez aussi ?

— Quelquefois, cela dépend du service. Nous sommes généralement moins secoués ce jour-là, car il passe moins de trains ; alors, nous allons au garage et nous faisons l'entretien des voitures.

Outre le contrôle exercé par les visiteurs, dans toutes les gares importantes, les voitures subissent périodiquement un entretien complet, une toilette méticuleuse qui les requinque pour de nouveaux kilomètres à travers champs, bois et villes.

— Au garage, nous effectuons cette fois un essai complet de tout le fonctionnement, nous voyons comment se comportent les freins, le système de fermeture automatique des portes, l'appareillage électrique, etc.

— Vous devez en savoir, des choses, pour vérifier tout cela !

Il hausse les épaules, perplexe ; je suppose qu'il ne s'en était jamais rendu compte. Il n'en tirera aucune vanité d'ailleurs puisqu'il tient à préciser :

— J'effectue les petites réparations seulement, mais quand il s'agit de plus importantes ou de la revision d'un wagon, on l'envoie à l'atelier, où les techniciens qualifiés s'en occupent.

— N'êtes-vous pas technicien ?

— Nous sommes surtout d'anciens chauffeurs, car ce métier-là disparaît de plus en plus depuis que la motrice diesel remplace l'ancienne locomotive à vapeur. Certains hommes venus de l'école professionnelle deviennent visiteurs, après trois mois d'écolage au chemin de fer. Nous sommes tous en quelque sorte spécialisés pour les réparations qui peuvent se faire tout de suite.

La gare de Bruxelles-Midi, la plus importante du pays pour le passage des trains, compte 25 visiteurs et trois chefs visiteurs. Un peu mécanicien, un peu ajusteur, un peu menuisier et très habile touche-à-tout, le visiteur est cet auxiliaire précieux qui fait apprécier par des millions de voyageurs le confort du train et son entière sécurité.

C'est décidé, nous partons ensemble. J'en ai le cœur qui bat un peu, mais puisque j'ai dit oui, je mets ma main dans la sienne et il me hisse à sa hauteur.

Ces trois échelons abrupts ne laissent aucun doute : personne n'a prévu qu'une femme s'embarquerait un jour à ses côtés. M'y voici quand même, c'est l'essentiel. Oh ! oh ! la cabine vitrée est spacieuse, la voie s'étire devant moi hors de la ville, et, en mon for intérieur, je trouve que mon compagnon est un homme charmant.

Mon compagnon, que dis-je ! le conducteur de la motrice diesel qui va nous emmener tous les deux — et en plus quelques centaines de voyageurs confortablement installés déjà dans leur compartiment.

LE CONDUCTEUR, CET HOMME SEUL

Pour revenir à Bruxelles, moi aussi je me suis cette fois très confortablement installée dans un compartiment. Comme j'y étais seule, lorsque le garde est passé, je l'ai obligeamment convié à s'asseoir, pour bavarder un peu. C'est mon métier, et mon travers à la fois. Hélas ! c'eût été trop beau. Il a refusé :

— Je le regrette beaucoup, madame, il m'est interdit de m'installer dans un compartiment où se trouve une dame seule.

Adieu, coin paisible, banquette moelleuse et dossier « relax » ! Il m'a invitée à le suivre dans le fourgon, ce que j'ai fait sans vergogne. Et là, il m'a parlé de sa profession.

BILLETS, S'IL VOUS PLAÎT...

PLACES RESERVEES

La pieuvre étendait ses douze bras et, goulue, happait tout ce que trois hommes actifs lui lançaient sans discontinuer : des robes, une boîte de médicaments, dix mètres de cachemire, des sacoches, quatre paires de chaussures, du chocolat et...

Non, on mit les pigeons vivants sur le côté, marchandise fragile qu'on déposera délicatement sur le chariot puis dans le fourgon, en compagnie d'autres colis encombrants ou périssables.

TRAVAIL DE NUIT

lieu » amènera beaucoup de colis, que je disposerai de tant de minutes pour embarquer sur le train de... et de tant de minutes sur celui de... Qu'un train n'arrive pas sur la voie habituelle, tout mon service est en alerte. Le temps de déchargement peut être réduit à une minute, lorsque le nouveau quai est plus éloigné, par exemple.

L'agent qui prend son service va d'abord consulter le tableau sur lequel le premier chef de factage a indiqué les noms et le travail de chacun ; Jean M... se voit attribuer le service 13 et Pierre S... le service 19.

Que fera le 13 ? Le tableau affiche le numéro des trains, l'heure des arrivées et des départs, les voies où il devra procéder aux chargement et déchargement. Le 19 est conducteur de tracteur ; il devra assurer le transport des colis entre le magasin et les trains des voies 9 à 16.

Le premier chef, aidé par ses chefs de factage, doit non seulement répartir le travail quotidien de ses hommes, mais prévoir leur remplacement au pied levé ; si l'un d'eux est absent, il faut lui trouver un suppléant, sans ralentir l'activité d'un autre service. Ce n'est pas la moindre difficulté. Un long retard sur une ligne le met sur les dents ; il doit modifier sur-le-champ l'occupation de ses équipes afin que les colis arrivent à bon port dans le temps requis. Loin d'être immuable, son planning fluctue au jour le jour avec ce que chacun comporte d'imprévu, et de décisions importantes que seul peut prendre le premier chef.

UN SERVICE DYNAMIQUE : LE MOUVEMENT

ET VOICI LE CHEF DE GARE