

UNE FEMME DU MONDE... FERROVIAIRE

LA GARDE-BARRIÈRE

||| ||| ||| Christine Opdecam

**Garde-barrière! Un nom qui évoque des images d'Épinal...
Un métier qui est né au mitan du XIX^e siècle pour garantir la sécurité...**

Dans son mémoire intitulé « La signalisation à la SNCB », Dirk Viaene, s/chef de secteur technique signalisation à Infrabel, zone 3 Gand, dit ceci en préambule :

Lorsqu'en 1835, les premiers trains ont commencé à circuler dans notre pays, seule une signalisation élémentaire était nécessaire. L'accompagnement était alors assuré par le « convoyeur ». Le convoyeur escortait le train. Aux endroits fréquentés et aux abords des centres, le convoyeur précédait le train avec une cloche pour avertir les gens du danger imminent. Il donnait des indications au conducteur au moyen de drapeaux et de signaux acoustiques. L'extension progressive du réseau ferré a rapidement nécessité une surveillance permanente des aiguillages et la pose de signaux.

Plus loin, il ajoute :

Les passages à niveau constituent un élément à part dans la signalisation. À l'origine, les passages à niveau étaient commandés sur place et manuellement. Le garde-barrière connaissait l'heure habituelle de passage du train, ou l'arrivée du train lui était annoncée par téléphone, et il devait veiller à ce que son passage à niveau soit fermé à temps. Tout reposait sur des obligations morales, et une négligence de la part du garde-barrière pouvait avoir de lourdes conséquences.

Étonnamment, il parle du garde-barrière alors que ce métier était exercé la plupart du temps par des femmes, souvent d'ailleurs des épouses d'ouvriers de la voie comme nous le confirme Rosina Dela Grense, la dernière garde-barrière du réseau ferroviaire belge... Elle a « fermé » le dernier PN gardé à l'automne 1999... alors que le premier TGV circulait dans notre pays depuis cinq ans déjà! Telle est l'histoire de nos chemins de fer...



© Groupe SNCB/D. Moïnil

Le Rail : racontez-nous en quelques mots vos premiers pas dans la société.

Rosina Dela Grense : je suis entrée à la SNCB¹ en juillet 1980 comme garde-barrière temporaire à Seraing. Comme la plupart des cheminots, je ne suis pas arrivée aux chemins de fer par hasard, mon ex-mari y travaillait déjà ainsi que mes beaux-parents.

J'ai été affectée au passage à niveau 13, situé rue de la Glacière, sur la ligne 125bis « Kinkempois - Seraing - Flémalle-Haute » où ne circulaient que des trains de marchandises.

Je ne suis restée temporaire que très peu de temps car dès le mois de décembre 1980, la SNCB décidait de 'régulariser' tous les agents détenant ce grade, entendez par là que nous sommes tous devenus statutaires.

La voie ayant été électrifiée et 'enterrée', j'ai poursuivi... et terminé ma carrière de garde-barrière à Sclessin, au PN 5, sur la ligne 125 « Liège-Palais - Namur », empruntée celle-là par des trains de voyageurs.

Le Rail : parlez-nous du métier de garde-barrière.

Rosina Dela Grense : c'est un métier que j'ai beaucoup aimé et dont je garde la nostalgie. Pourtant, les conditions de travail n'étaient pas faciles. J'occupais une petite loge au mobilier rudimentaire - une chaise et une table - et équipée d'un chauffage au mazout.

1920

Le traité de Sèvres consacre le démembrement de l'Empire ottoman

1921

Découverte de l'insuline

1922

Johnny Weissmuller est le 1^{er} à terminer le 100m nage libre en moins d'une minute

1923

Installation, à Los Angeles, des lettres monumentales formant le nom HOLLYWOOD

1924

La danoise Nina Bang est la première femme à devenir ministre d'un gouvernement

¹ Nous parlons ici de la SNCB créée en 1926, avant sa restructuration, le 1^{er} janvier 2005, en trois entités (SNCB Holding, SNCB et Infrabel).

Je travaillais quatre jours d'affilée, week-end et jours fériés compris, soit de 6 à 14h, soit de 14 à 22h (la nuit, les barrières étaient gardées par des hommes uniquement), puis j'avais deux jours de repos. Je n'avais droit qu'à un week-end par mois. Comme mon mari tournait sur trois pauses, nous devions nous organiser pour tout: pour les enfants, pour les sorties, pour les vacances. Rien n'était simple!

À Seraing, la loge était en bois, donc elle était agréable en toute saison. Elle était pourvue de fenêtres sur tous les côtés, dès lors la surveillance était aisée. Par contre, à Sclessin, elle était en béton, toujours trop chaud en été, trop froid en hiver. De plus, certains de ses murs étaient aveugles. Or, le PN à cet endroit était dangereux car il était cerné par cinq rues desquelles pouvaient débouler à tout moment des véhicules. Le PN était légèrement en surplomb aussi, dès lors il était fréquent que le bas de caisse des camions frotte contre les voies, bloquant la circulation. Il fallait alors interrompre le trafic ferroviaire, faire dégager le camion et appeler le contremaître pour vérifier l'écartement des voies.

Outre la manœuvre des barrières, il fallait aussi accomplir des tâches d'entretien et de surveillance: gratter les ornières des rails et déblayer en hiver un passage pour les piétons; rappeler à l'ordre les piétons ou cyclistes indisciplinés et empêcher les petits plaisantins de bloquer les voies avec des canettes, par exemple.

Le Rail: que faisiez-vous entre le passage de deux trains?

Rosina Dela Grense: on ne pouvait rien faire, seulement surveiller les voies et leurs abords. Le règlement était très strict à ce sujet! La sécurité avant tout! Dès lors, nous devions être constamment sur le qui-vive, prêtes à réagir. Au cours de ma carrière, je n'ai connu aucun incident majeur si ce n'est qu'un jour de brouillard, une voiture s'est engagée sur le PN alors que les barrières étaient abaissées. Sans conséquence dramatique heureusement, seules les barrières ont trinqué!

Le Rail: quels étaient vos outils de travail et votre uniforme?

Rosina Dela Grense: un téléphone pour communiquer avec le poste de block duquel le PN dépendait, une commande électrique



▲ Garde-barrière à Java, sur la ligne 125 « Liège-Palais - Namur »



Le règlement était très strict au sujet de la sécurité: on ne pouvait rien faire, seulement surveiller les voies et leurs abords.

pour lever et abaisser les barrières et des signaux mobiles et acoustiques que l'on n'utilisait qu'en cas de problème: le drapeau rouge pour arrêter le train en cas d'encombrement de la voie, un cornet et des pétards.

On ne portait pas d'uniforme.



On doit à Rosina Dela Grense d'avoir rétabli la vérité sur son métier! En effet, le livre édité par l'ARC en 1994 - « La garde-barrière » - regrettait que le métier ait disparu... alors que notre collègue travaillait encore au PN 5 sur la ligne 125...

1925

Le décibel est choisi comme unité de bruit

1926

Création de la SNCB le 23 juillet

1927

Premier vol sans escale New York - Paris par Charles Lindbergh

1928

Alexander Fleming découvre par hasard la pénicilline

1929

Première apparition de Tintin dans le journal *Le petit Vingtième*