

Un homme, un métier :
surveillant des lignes aériennes



N°57 - Surveillant des lignes télégraphiques - 1854

Introduction

La construction des lignes aériennes de télégraphe électrique a été confiée, dès le début, à des entreprises privées. La première ligne, celle de Paris à Rouen, qui suivait la voie ferrée, fut construite en 1844-1845 par une entreprise qui travaillait pour le compte de la compagnie de chemin de fer. Il faut se rappeler que la transmission de signaux par ligne aérienne avait été déjà expérimentée en Angleterre et que ce sont des ingénieurs anglais qui construisaient les voies ferrées en France...

Mais la première de toutes les conventions régissant les relations entre les compagnies de chemin de fer, celle du 13 décembre 1844, précise que : « *Les travaux d'établissement, de réparation et d'entretien des appareils seront exécutés aux frais de l'Etat (...) Les agents télégraphiques feront toutes les réparations urgentes et exécuteront toutes les opérations propres à assurer le service de la ligne électrique(...) La compagnie se chargera de faire garder par ses agents durant son service les fils de la ligne électrique (...)* ». Les compagnies disposent déjà de gardes pour leurs emprises de voies ferrées ; ces gardes surveilleront aussi les lignes télégraphiques. Mais on voit apparaître ici une activité de dépannage et de maintenance, assurée par des agents spécialisés de l'administration des Lignes Télégraphiques. Le personnel affecté à cette activité a pris tout naturellement le nom de « surveillant ».

C'est dans cette fonction que se sont trouvés reconvertis certains « stationnaires » du défunt télégraphe Chappe: le ministre de l'Intérieur décrète, le 21 mars 1854, que « *les surveillants des lignes télégraphiques doivent être recrutés parmi les anciens stationnaires aériens valides âgés de moins de 45 ans* ». Antoine LESCOS est nommé « surveillant des Lignes Télégraphiques » à Langon (Gironde) après avoir manipulé pendant quatorze années le mécanisme de télégraphie aérienne à Marmande. « *Après une formation technique, le voici doté, le 15 février 1854, de son sac de surveillant, de sa garniture d'outils et de son échelle réglementaire. Il sera nommé surveillant de 2ème classe le 1er janvier 1856, surveillant de 1ère classe en 1858, avant d'achever sa carrière le 30 mai 1862, au salaire mensuel de 100 francs (sur lequel on opère une retenue de 5 francs pour la retraite)* »⁽¹⁾. Il faut noter que son activité a dû être limitée à une portion de ligne sur la voie ferrée de Bordeaux à Toulouse et qu'il n'a sans doute pas eu à travailler sur route...

L'extension du réseau télégraphique est telle que l'administration des lignes télégraphiques doit installer des lignes sur route. « *La longueur des lignes aériennes qui était d'environ 28 000 kilomètres en 1864 passe à 55 000 kilomètres en 1877 (malgré la perte de l'Alsace-Lorraine). Le nombre de bureaux pendant la même période était passé de 610 à 4587* »⁽²⁾. Il y avait déjà les portions de lignes qui allaient de la voie ferrée au bureau télégraphique, qui n'étaient plus sous la garde des compagnies ; mais l'arrivée du télégraphe dans les chefs-lieux de canton n'a pas toujours été liée au développement des voies ferrées. Dès lors, il a fallu développer l'organisation de la surveillance des lignes télégraphiques.

Les dates limites imposées à cette communication ne permettent pas de développer le rôle des surveillants entre 1854 et 1878.

Nous allons donc étudier quelques textes officiels parus entre 1878 et 1900. C'est sur ces textes de base qu'a fonctionné, pendant près de 100 années, le service des dérangements des lignes télégraphiques ou téléphoniques ; ce n'est que dans les années 1970 que les choses ont évolué, en prélude à la séparation en deux entités devenues La Poste et France Télécom. Nous vous proposerons ensuite une reconstitution de l'activité d'un surveillant, aux environs de l'année 1900.

1 - La théorie du métier de surveillant des lignes aériennes

LA CIRCULAIRE DU 20 AVRIL 1878 SUR LA FUSION DES DEUX SERVICES DES POSTES ET DES TELEGRAPHES^{*}

« Les décrets rendus les 22 décembre 1877 et 27 février 1878, en plaçant les services des postes et des télégraphes sous mon autorité immédiate, m'ont donné pour mission d'associer entre elles, dans le triple intérêt du public, du Trésor et des agents, les forces jusqu'ici séparées de ces deux services ».

Voici en quels termes débute la « CIRCULAIRE SUR LA FUSION DES DEUX SERVICES DES POSTES ET DES TELEGRAPHES » que Adolphe Cochery signe le 20 avril 1878⁽³⁾.

On peut lire, un peu plus loin, les résolutions que le sous-secrétaire d'Etat a prises :

*« Séparer, au télégraphe, les deux services réellement distincts, l'un technique, l'autre administratif, de la construction et de l'exploitation ;
Maintenir, au premier, l'organisation régionale actuelle: en faire un véritable service d'ingénieurs et y joindre la télégraphie militaire, à laquelle il n'est apporté aucun changement ;
Réunir, par contre, l'un à l'autre les services d'exploitation du télégraphe et de la poste, les placer sous l'autorité d'un chef unique dans chaque département (...) ».*

Après avoir développé et précisé les rôles de chacun, le sous-secrétaire d'Etat apporte la nuance suivante : « Il ne peut y avoir d'exception que pour les cas d'urgence ». Au long de deux paragraphes, il justifie le fait que, pour la recherche et le relèvement des dérangements, le responsable de l'exploitation « peut y pourvoir d'office et a le droit de requérir des surveillants à sa portée ».

Une autre Circulaire, datée du 23 avril 1878, parue dans le même numéro du Bulletin Mensuel, précise les « Attributions des Directeurs départementaux des Postes et Télégraphes en ce qui concerne le service des Télégraphes ». Un tiers de cette circulaire est consacré à « la constatation et la recherche des dérangements (qui) rentrent également dans vos attributions et forment une partie très importante de votre service ». Or, « la mission de rétablir la communication est dévolue aux agents du service technique. A cet effet, ce service laisse toujours à la disposition des bureaux des surveillants, des surveillants-facteurs ou des ouvriers habitués au travail des lignes, et qui partent sur votre ordre ou sur celui des chefs de bureau (...) ».

L'INSTRUCTION N°30 DU 23 SEPTEMBRE 1878

Il va de soi que les premiers textes ont rencontré des difficultés d'application : des questions de préséance, de hiérarchie, ont vite surgi, mais le domaine le plus délicat a bien été celui de la subordination d'une partie du personnel technique : L'instruction n°30 du 23 septembre 1878 tente de clarifier cette situation :

« Il y a lieu de remarquer que les mécaniciens et les surveillants-facteurs, quoique relevant du service technique, se trouvent fréquemment, et d'une manière permanente, attachés à certains bureaux pour coopérer tant à la distribution des télégrammes qu'à la réparation des dérangements, et font, à peu près exclusivement, un service d'exploitation ».

Un chapitre entier de cette instruction est intitulé « **Réparation des dérangements** » :

« Le soin de prendre l'initiative des mesures que comporte le rétablissement des communications incombe exclusivement aux agents de l'exploitation, qui pourvoient d'office et sous leur responsabilité directe à toutes les exigences de cette partie importante du service ». Les facteurs adultes doivent s'initier aux travaux des lignes, « de telle sorte (...) qu'ils se trouvent en état de rétablir un fil, de remplacer un isolateur ou de replanter un poteau (...) ». Dans le même ordre d'idées, « les surveillants-facteurs ou ouvriers les plus intelligents et les plus habiles » doivent apprendre à réparer les installations dans les bureaux : « Il est désirable que l'agent chargé de visiter (les lignes) soit en état de constater et de réparer les défauts qui pourront exister dans un poste ».

Voilà les principes de la « polyvalence » posés, qui se révéleront, à l'usage, moins faciles à mettre en œuvre qu'il ne le paraissait vu des bureaux ministériels...

On a aussi prévu le recours à des « *ouvriers spéciaux, tels que charpentiers, menuisiers, serruriers ou forgerons, qui peuvent être chargés de participer à la réparation des dérangements de lignes, dans les villes éloignées des centres de surveillance, et plus particulièrement dans les chefs-lieux d'arrondissement, où il existe un nœud de petit réseau cantonal* ».

Un autre chapitre concerne les « **Dérangements sur les lignes** ».

Il précise le rôle du receveur qui « *a pour premier devoir de procéder, sous sa responsabilité directe, à toutes les expériences qui ont pour but de circonscrire ce dérangement* ». La suite du texte insiste sur la célérité : « *le plus promptement possible, sans délai* », sur la présence obligatoire du receveur à l'ouverture et à la clôture du service, et sur les divers avis et compte-rendus à fournir à la double hiérarchie, celle de l'exploitation et celle du service technique... C'est ce dernier point, de la double hiérarchie, ambigu et épineux, qui donne lieu à l'instruction complémentaire qui suit.

INSTRUCTION N°148 DE MARS 1881

COMPLEMENTAIRE A L'INSTRUCTION N°30

Elle paraît dans le Bulletin Mensuel n°35 de mars 1881. On y remédie à cette situation fautive qui faisait que certains agents devaient savoir tout faire, mais ne faisaient pas forcément ce pour quoi ils avaient été formés...

Pour mettre fin aux abus de certains receveurs qui faisaient passer la distribution des télégrammes avant toute autre chose, et qui y affectaient des surveillants dont le métier était le relèvement des dérangements des lignes, le ministre précise que « *le service des dérangements sera, à l'avenir, confié à des surveillants de garde qui, attachés en général aux recettes des bureaux chefs-lieux de département, ne prendront plus part au port des dépêches. Ces agents, bien que placés sous l'autorité directe des receveurs, relèveront du service technique* ».

On prévoit l'extension du nombre d'emplois de l'espèce, en demandant aux directeurs-ingénieurs du service technique d'« *adresser, à bref délai, au ministère, des propositions motivées, en signalant les points du réseau qui, en dehors des chefs-lieux de département* » nécessiteraient des emplois de surveillant de garde.

Le reste de cette instruction réglemente les imprimés et documents à tenir :

- Avis relatif à l'état des lignes, modèle A, à envoyer chaque jour aux deux hiérarchies ;
- Bulletin d'avis des dérangements constatés, modèle B, idem ;
- Rapport de tournée, modèle C, à remplir par le surveillant dès son retour ;
- Registre spécial des dérangements, modèle D, dont un extrait sera envoyé chaque quinzaine, aux deux hiérarchies ;
- Compte-rendu, modèle E, des mesures électriques des fils et des piles. Il s'agit de vérifier, une fois par trimestre, l'état d'isolement et de conductibilité des fils et l'état des piles.

**CIRCULAIRE DU 10 JANVIER 1882 RELATIVE
A LA REVISION DES LIGNES, AUX TRAVAUX D'ENTRETIEN
ET A L'ORGANISATION D'UN SERVICE SPECIAL PAR DEPARTEMENT**

Dans ce texte, le ministre informe les Directeurs-Ingénieurs de ce qu'il n'admettrait « *en aucun cas, que les travaux neufs fussent effectués au préjudice de l'entretien* ». Il préconise donc « *d'attribuer d'une manière permanente au même sous-agent l'entretien de chaque section de ligne, par analogie avec ce que font les compagnies de chemin de fer* », et de « *choisir, dès à présent, dans chaque département, parmi les agents les plus expérimentés, un surveillant et un ouvrier commissionné qui auront pour mission exclusive de maintenir les lignes en bon état de fonctionnement* ».

L'objectif est de « *constituer un bon service d'entretien des lignes et de relevé⁽⁴⁾ des dérangements* ».

oOo

1.1 - Une fusion imparfaite

En fait, l'Administration des Postes et des Télégraphes est en proie à un profond malaise : la fusion est loin d'être une osmose, pour plusieurs raisons dont les plus importantes sont :

- la disproportion entre les deux services : « *en 1877, la Poste emploie 27 000 personnes et le Télégraphe 3 000. La fusion va avoir pour première conséquence de noyer la structure administrative du télégraphe dans l'organisation postale* »⁽⁵⁾ ;
- les incertitudes politiques, qui se traduisent par des rattachements à des ministères divers d'une Administration qui ne trouve pas sa place...
- les antagonismes entre les Directeurs-Ingénieurs régionaux, à culture technique et

les Directeurs départementaux, chargés de l'exploitation, à culture administrative ;

- les antagonismes entre les agents eux-mêmes : ceux provenant du Télégraphe, considérant que leur activité est plus « noble », n'admettent souvent pas d'être assimilés aux agents de la Poste et d'être placés sous l'autorité d'un « *receveur, ou, pis, d'une receveuse qui n'entend rien au service technique* »⁽⁶⁾.

1.2 - Un réseau en expansion

L'expansion du réseau télégraphique, consécutive à la généralisation du télégraphe électrique à partir de 1845, à l'ouverture du service au public en 1851, à la contribution des municipalités pour la construction des lignes et l'établissement d'un bureau à partir de 1862, se

traduit par un accroissement de la densité des lignes. L'arrivée du téléphone va amplifier le phénomène : d'abord confiée à des concessionnaires en 1879, l'installation du Téléphone est rapidement confrontée aux problèmes des liaisons interurbaines.

C'est l'Administration des Postes et des Télégraphes qui a la haute main sur celui-ci, qui coexiste avec le réseau télégraphique. La majeure partie des lignes est sur voie ferrée, grâce à des conventions passées dès 1846, (presque dès l'origine du chemin de fer qui avait lui aussi un impérieux besoin de communications très rapides) avec les compagnies privées concessionnaires des voies ferrées. Mais il faut aussi utiliser le bord des routes et des chemins, pour aller desservir les bureaux ruraux qui se multiplient.

En ce qui concerne le téléphone, l'Administration commence à réaliser elle-même des réseaux (Reims en avril 1883, avec 150 abonnés...) et elle connaît des difficultés avec des nombres de fils importants, formant des nappes aériennes qui courent sur les toitures (grâce à la loi du 28 juillet 1885...). Elle doit donc faire face à des travaux de construction de lignes neuves, qui sont du domaine exclusif des Directeurs-Ingénieurs régionaux du service technique. C'est une activité valorisante, qui ressemble à une activité d'entrepreneur. Par contre, l'entretien de ces lignes n'est pas le souci majeur de ces Ingénieurs, et encore moins le relèvement des dérangements.

En effet, cette dernière activité, essentielle pour l'exploitation qui a besoin de circuits et de lignes fiables, est onéreuse en moyens humains qui sont de plus, dispersés et difficiles à maîtriser... Mais, pour le Directeur départemental des Postes et des Télégraphes, un circuit interrompu ou perturbé, c'est une perte d'argent, des clients mécontents, un service critiqué...

Voilà qui explique pourquoi le ministre est si soucieux de mettre à la disposition de l'exploitation des surveillants de garde, spécialistes du relèvement des dérangements, formés et choisis par les responsables du service technique, mais dont l'activité dépendra entièrement de l'exploitation.

C'est une situation qui est bancal, mais on n'a pas trouvé mieux, pendant près d'un siècle !

1.3 - L'origine du métier de surveillant

En vérité, le métier de « surveillant » des lignes télégraphiques est né avec celles-ci, lorsqu'on est passé du télégraphe Chappe aux liaisons immatérielles, au télégraphe électrique qui avait besoin de fils, de poteaux, d'isolateurs, pour joindre deux postes. On a reconverti d'anciens stationnaires du télégraphe optique en surveillants des lignes : « depuis 1854, leur tâche était ainsi définie: entretenir les lignes, réparer les dérangements et dresser les procès-verbaux d'infraction »⁽⁷⁾. Chaque surveillant doit inspecter tous les deux jours et à pied une section de ligne d'une vingtaine de kilomètres.

En 1861, la section double de longueur, mais la fréquence des visites est moins grande et l'utilisation de transports publics est autorisée. On regroupe les surveillants dans les bureaux les plus importants (chef lieu de canton) et on leur demande de porter aussi les télégrammes chez les destinataires... Ce n'est que le début d'une histoire fertile en oscillations entre deux théories, celle de la résidence proche du terrain, et celle du regroupement en un lieu central. Les tenants d'une théorie parviennent à la mettre en application, en constatent les effets néfastes et se rangent à l'avis des tenants de la position opposée ; l'effet de balance se poursuit...

Le surveillant doit être à la disposition de l'Administration ; il se présente au bureau tous les matins, dimanches et fêtes compris, pour y prendre ses consignes de travail de la journée. En l'absence de dérangement, il doit aider les autres agents ou partir en visite de ligne. La durée de la journée de travail est en fonction du calendrier solaire : début à 6 h en été, à 8 h en hiver, et fin quand le travail est terminé, c'est-à-dire très tard, car il y a de longs trajets à pied.

L'expérience désastreuse de la guerre de 1870-1871 a conduit le Gouvernement à revoir l'organisation de la Télégraphie militaire et à la confier à l'Administration des Télégraphes.

La loi du 24 juillet 1873 et le décret pris en conformité de l'article 27 de cette loi « a confié à l'Administration des lignes télégraphiques le soin d'organiser des équipes permanentes aptes à la réalisation de travaux neufs et d'entretien de lignes télégraphiques »⁽⁸⁾. Les entreprises privées ont été remerciées et on a créé des équipes d'ouvriers avec des militaires ; ceci explique la hiérarchisation très poussée de ce service, l'emploi d'uniformes, d'insignes, et la priorité donnée au recrutement d'anciens sous-officiers ou de soldats.

L'arrêté du 1er juin 1875, antérieur donc à la fusion de 1878, a créé les emplois de :

- chef d'équipe,
- ouvrier commissionné, (divisé en deux classes),
- ouvrier stagiaire.

Une équipe comprend entre trois et huit hommes ; s'il y a plus de cinq hommes, l'un d'eux devient sous-chef d'équipe. Si l'activité le nécessite, on peut recruter des ouvriers temporaires. Les équipes sont chargées des constructions neuves et de l'entretien.

Mais il est vite apparu qu'il fallait assurer le relèvement des dérangements avec du personnel qui soit immédiatement disponible et dont la dépendance hiérarchique soit la plus souple possible. L'Administration des Télégraphes a alors pérennisé l'emploi de surveillant; seul ou assisté d'un ou deux ouvriers, il doit œuvrer avec rapidité et efficacité pour le maintien des liaisons en bon état de fonctionnement.

C'est à cette organisation bien rodée que vient s'appliquer la fusion avec l'Administration des Postes. Nous avons vu que les choses n'étaient pas simples, et que le surveillant était placé dans une situation ambiguë, entre son chef direct,

l'exploitant, et sa hiérarchie logique, celle du service technique.

1.4 - Surveillant en 1900

Comme souvent dans les administrations, il existe des différences entre le grade, la fonction et l'emploi. En 1900, parallèlement aux grades de surveillants, il existe ceux de facteurs des Télégraphes et de facteurs-surveillants (ou surveillants-facteurs). C'est un vestige des décisions prises lors de la fusion, car l'Instruction 148 de mars 1881 a bien séparé les fonctions : il n'est plus question que le surveillant prenne part au port des dépêches. Si le facteur des Télégraphes a acquis naguère les capacités pour intervenir sur les lignes, le receveur est sans doute libre de l'employer à cette fin... Quant au facteur-surveillant, il doit plutôt être utilisé pour le relèvement des dérangements, puisqu'il a reçu la formation nécessaire.

Enfin, le surveillant, vu par le service technique, n'a pas toujours un emploi dans un bureau de poste pour le relèvement des dérangements : il peut être garde-magasin, sous-chef d'équipe et même chef d'équipe... Dans la réalité, il y a des divergences entre les grades et les fonctions. Des passerelles existent entre ces trois grades, permettant d'aller, par exemple de facteur à surveillant et vice-versa... Dans la pratique, le receveur fait au mieux pour tenir l'emploi, avec le personnel dont il dispose !

Pour simplifier, nous emploierons le mot « surveillant » par la suite, sans tenir compte du grade, dans la description d'un métier, celui qui consiste à procéder au maintien des lignes télégraphiques en bon état de fonctionnement, par la suppression des défauts qui peuvent l'affecter et par des petits travaux d'entretien.

2 - La pratique du métier de surveillant des lignes aériennes

Après l'étude « théorique » du métier de surveillant des lignes aériennes, partons à la rencontre de l'un d'entre-eux.

Sur le chemin départemental qui va de Villeneuve-sur-Lot à Cancon, nous rencontrons notre homme, qui est justement au pied d'un poteau. Nous l'avons reconnu grâce à sa casquette, ornée du signe distinctif des agents du télégraphe, une étoile à cinq branches de laquelle partent six éclairs.



« - Bonjour, mon ami !

- Bien le bonjour, monsieur.

- Puis-je m'entretenir avec vous de votre métier, qui est assez mal connu de nos concitoyens ?

- Je n'en ai point le droit, et cela nous est régulièrement rappelé.

- Effectivement, je suis au courant : j'ai là une copie d'un arrêté ministériel qui m'a justement été donnée par le Directeur-Ingénieur du Service Technique à Bordeaux, M. D, que j'ai rencontré. Après m'avoir entendu lui exposer mon projet, il m'a conseillé de m'adresser au Directeur des Postes du Lot-et-Garonne, M.P., dont dépend M. R., le Receveur, qui est votre chef direct, si j'ai bien compris... Et voilà comment je suis ici.

Voici ce texte :

« Le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts,
chargé par intérim du département de l'Intérieur,
Vu les Lois et Règlements sur la Télégraphie,
Considérant que toute participation à une publication périodique, politique,
commerciale ou industrielle, est incompatible avec les fonctions télégraphiques,

Arrête :

- Article 1er : Il est interdit aux fonctionnaires et employés de tout grade des Lignes Télégraphiques, qu'ils soient ou non en activité de service, de prêter, à un titre quelconque, leur collaboration à un journal ou à une publication périodique qui ne serait pas exclusivement scientifique ou littéraire.
- Article 2 : Tout fonctionnaire ou employé qui contrevient à cette règle cesse de faire partie du Personnel de l'administration

Fait à Paris, le 7 avril 1877 ».

Voici aussi la note signée de votre Receveur, par laquelle vous êtes autorisé à répondre en toute franchise et sincérité aux questions que je serai amené à vous poser :

- S'il en est ainsi, me répond-il après avoir pris connaissance de la note du Receveur, je suis votre homme et je vous écoute.

- En quelques mots, pouvez-vous définir votre travail ?

Après quelques instants de réflexion, il me dit⁽⁹⁾ :

- Je dois faire en sorte que les lignes du télégraphe et du téléphone fonctionnent sans défaillances ; pour cela, je les surveille et j'interviens dès que l'on constate un dérangement, pour rétablir au plus tôt le fonctionnement.

- En somme, vous avez une double activité ?

- Oui, monsieur ; car il n'y a pas de dérangement tous les jours ! J'y veille en visitant les lignes et en intervenant chaque fois que je le peux avant que quelque chose cloche. Par exemple, si je vois qu'un isolateur est près de tomber parce que les vis s'arrachent, je fais le nécessaire pour éviter que ça ne s'aggrave.

- Que pouvez-vous faire, dans ce cas ?

- J'essaie de revisser, mais si ça ne tient pas, je cherche un autre emplacement pour fixer l'isolateur. Si le bois est pourri, je fais une ligature autour du poteau pour maintenir l'isolateur en place, et, à mon retour au bureau, je signale qu'il faut remplacer rapidement ce poteau. Seul, ou même avec un autre ouvrier, nous ne pouvons pas changer le poteau ; il faut une équipe de trois ou quatre hommes pour le faire, et quand ils se déplaceront, ils feront d'autres travaux d'entretien.

- Comment se passe cette surveillance des lignes ?

- L'inspecteur du service technique des Lignes Télégraphiques a établi un programme des visites de lignes, par secteur. Quand je suis au bureau et qu'il n'y a pas de dérangement, le Receveur m'envoie visiter une de ces lignes ou une dont il pense qu'elle n'est peut-être pas en très bon état parce que le trafic télégraphique est parfois perturbé. Il me donne un « Ordre de marche n°984 bis », sur lequel il a indiqué la portion de ligne à parcourir. J'ai dans ma poche un petit carnet indiquant l'emplacement des fils dans les artères à plusieurs fils ; c'est très pratique. C'est une idée que Monsieur Claude GABRIEL, le chef-surveillant d'Agen, a mise en œuvre auprès de certains surveillants du département du Lot-et-Garonne. Quand la ligne est le long de la route, il faut faire le trajet à pied. Parfois, sur les sections où je n'ai pas de visite à faire, je trouve un voiturier ou un paysan qui me font monter dans leur véhicule. Mais ce n'est pas autorisé par l'Administration...

N'allez pas croire que la visite d'une ligne est une promenade : c'est vite fastidieux et fatigant, car il faut lever la tête et regarder vers le ciel, ce qui éblouit assez vite quand le soleil brille. Par temps de pluie, c'est franchement désagréable... Il faut vérifier que les poteaux ne sont pas pourris, surtout au pied, car ils pourraient tomber sur la route, qu'ils n'ont pas tourné,

- Qu'est-ce que vous entendez par « tourné » ?

- Le bois des poteaux est vivant, même si on lui a fait subir un traitement chimique. On m'a dit que c'est sous l'action du soleil que le poteau se vrille; tenez, regardez celui-ci : on voit bien qu'il a une petite fente qui monte en tournant, en suivant les fibres du bois. Si ce vrillage devient trop important, le fil va venir toucher le bois du poteau, et la ligne deviendra mauvaise. Je le marque sur mon rapport, pour qu'au passage d'une équipe, on le remette en position correcte.

- Que remarquez-vous encore ?

- Je regarde si la peinture de la tête du poteau est en bon état, car elle empêche le bois de pourrir. Très souvent, je monte au poteau pour vérifier en même temps que les isolateurs ne sont pas fendus ; j'en profite pour les nettoyer, enlever les toiles d'araignées ou les nids d'insectes.

- Je comprends qu'un isolateur cassé soit une cause de dérangement, puisque le courant électrique trouve le moyen de s'échapper du fil, mais expliquez moi comment une simple araignée peut perturber le télégraphe ?

- A vrai dire, une seule n'est pas bien gênante. Mais quand il y a trop d'occasions pour le courant de s'échapper du fil, il n'en reste pas assez à l'autre bout pour faire fonctionner le poste télégraphique... Le rôle des isolateurs, c'est d'empêcher le courant de s'évader... Si plusieurs isolateurs sont fendus, si les porcelaines sont sales, si les toiles d'araignées sont nombreuses, il suffit d'une rosée abondante le matin pour que le circuit électrique ne marche pas correctement. Et quand il pleut, c'est encore pire !

- Il est bien fragile, votre télégraphe ! Je ne m'en doutais pas !

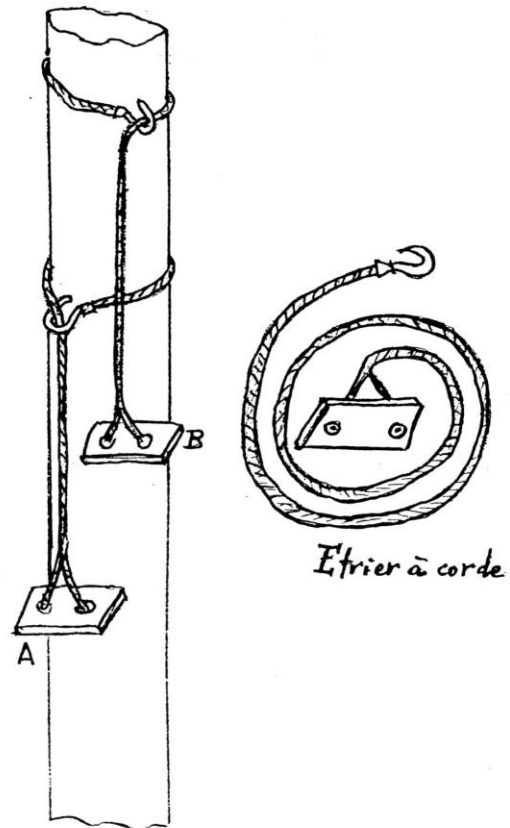
- C'est vrai que son fonctionnement dépend parfois du temps qu'il fait: il n'aime pas du tout les orages: la foudre fait de drôles de dégâts: elle fond les fils, elle casse les poteaux, elle entre même dans les bureaux et détruit tout sur son passage. Nous, ouvriers des lignes, nous la craignons beaucoup, car le ciel peut être dégagé au-dessus de notre tête, alors qu'il y a un orage à 30 kilomètres ; la foudre peut, en suivant les fils nous atteindre et, même si elle ne tue pas forcément, elle peut nous commotionner. Si nous sommes en haut d'un poteau, elle peut nous faire tomber et le risque, c'est de se retrouver la tête en bas, les pieds attachés à nos étriers...

- Vos étriers ?

- C'est le nom donné à ceci, nous dit-il, en nous montrant une paire de planchettes avec des cordes. Je vous en fait la description, que vous comprendrez mieux avec les dessins malhabiles que je joins. L'étrier à corde est formé d'une tresse de deux cordages munie à l'une de ses extrémités d'un crochet métallique et à son autre extrémité d'une planchette en bois rectangulaire percée de deux trous dans lesquels s'engagent les extrémités libres des deux cordages. Chaque bout est noué très solidement au-dessous de la planchette, de manière à former une sorte d'étrier.

- Comment utilisez-vous ces appareils ?

- Je place les deux étriers à hauteur des genoux, l'un plus haut que l'autre, en enroulant le cordage autour du poteau et en le faisant passer dans le crochet. Je place un pied dans l'étrier le plus bas, je me hisse sur cette jambe et je place le pied dans le second étrier. Puis, je porte mon poids sur l'étrier le plus haut, je libère de son crochet la corde de l'étrier du bas et je la replace au-dessus de l'étrier sur lequel je m'appuie. Bien sûr, il faut que je me tienne au poteau avec l'autre bras libre. Ce n'est pas très pratique !



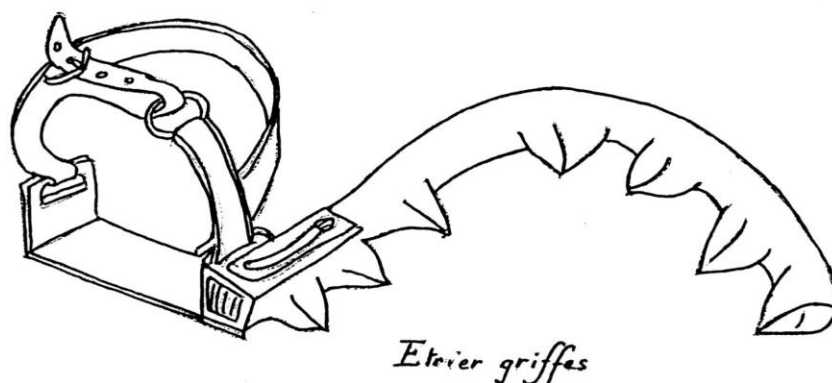
Dessins extraits de l'ouvrage de M. MASSIN

- Il n'y a pas d'autre moyen de monter au poteau ?

- Si, il y a l'échelle; mais elle mesure 4 mètres dépliée, et il faut être deux ou avoir un charreton pour la transporter... Même la plus légère, en bois de frêne avec échelons en cornouiller, est lourde et encombrante pour un homme seul. De toutes façons, il y a des endroits où elle ne peut pas être utilisée: quand le poteau est dans un remblai, (ce qui est fréquent le long des voies ferrées), souvent, on ne peut pas la dresser contre le poteau. Il y a aussi un essai d'échelle à un seul montant, avec des ferrures bifurquées aux extrémités et des échelons boulonnés ; on dit qu'elle est très facile à porter et de ce fait, très appréciée par les ouvriers.

Certaines équipes utilisent des éperons, comme le font les forestiers dans les Landes: pour monter ébrancher les pins, les forestiers s'équipent de tiges de fer terminées vers le bas par une pointe acérée et munies de lanières qu'ils enroulent autour de leurs jambes. Mais ces « éperons » écorchent la surface du poteau à tel point qu'on n'y peut plus monter ensuite sans se blesser aux mains. Aussi l'Administration ne l'a admis que pour les équipes « volantes », celles que l'on fait intervenir quand il y a beaucoup de dégâts, à la suite d'une tempête, par exemple. Il y en a une à Bordeaux, une à Toulouse et une à Limoges, toujours prêtes à venir en renfort. Mais, même ces équipes ne peuvent les utiliser que dans les cas tout à fait exceptionnels où il est indispensable d'obtenir une grande rapidité dans l'exécution des travaux à effectuer sur les poteaux, ou bien lorsque le verglas fait glisser les étriers.

J'ai entendu dire par le chef-surveillant, quand il est venu en inspection, qu'on essayait un nouveau matériel, que l'on appelle des étriers à griffes. Mais l'administration leur reproche d'abîmer le bois. Je peux essayer de dessiner ces griffes sur votre calepin.



Dessins extraits de l'ouvrage de M. MASSIN

Je fais une remarque :

- Ça ne doit pas être commode pour marcher, quand il faut aller d'un poteau à l'autre ! On doit se donner des coups dans les chevilles !
- Oui, sans doute, et ça doit aussi être plus lourd à porter. Pour le moment, j'utilise mes planchettes.

En les regardant de plus près, je vois que, sous les planchettes, le surveillant a gravé ses initiales; il est ainsi sûr de reconnaître son matériel, mais je suis amené à poser la question :

- Qui vous les fournit ?

Avec un peu de fierté dans la voix, il me répond :

- *Je les ai faites moi-même... C'est le règlement⁽¹⁰⁾.*

- *Tout à l'heure, quand vous nous avez expliqué comment vous montiez au poteau, j'ai noté que vous faisiez remarquer que vous n'aviez qu'une main libre car l'autre bras devait entourer le poteau pour que vous teniez debout. N'a-t'on rien trouvé pour faciliter cette manœuvre ?*

- *En fait, pour se libérer les deux mains, on utilise parfois un cordage noué autour de la ceinture, ou même la ceinture du pantalon, mais ce n'est que si on doit rester assez longtemps en haut du poteau⁽¹¹⁾. Ce n'est pas vraiment pratique quand on grimpe.*

Notre homme nous fait une démonstration d'ascension de poteau ; il faut bien reconnaître que l'ouvrier doit être assez agile, car il lui faut se contorsionner pour effectuer les manœuvres.

Mais, avant d'escalader le poteau, il en avait fait le tour en dégageant la terre qui se trouvait au pied et, ensuite, il avait soigneusement remis cette terre en place. Puis il avait donné une violente bourrade au poteau :

- *Pourquoi avez-vous dégarni le pied du poteau ?*

- *Tout simplement parce qu'on a constaté que le risque de pourriture était le plus grand à cet endroit là. J'ai donc vérifié que le poteau était sain; la bourrade, c'est pour m'assurer qu'il tient bien en terre. S'il avait bougé, je me serais méfié. J'aurais aussi pu l'entendre craquer, ce qui aurait signifié qu'il était trop sec, donc cassant, ou pourri de l'intérieur. Ce n'est pas quand on est en haut du poteau qu'il faut s'apercevoir qu'il est dangereux !*

- *En vous regardant, tout à l'heure, vous servir de vos étriers, j'ai remarqué que vous n'aviez aucun outil ou objet à monter avec vous. Ce doit être encore plus difficile quand vous êtes chargé ?*

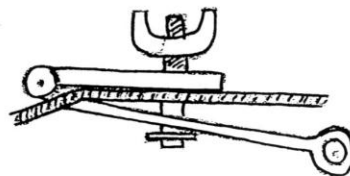
- *Bien sûr, mais je porte les outils dans ma poche ou dans le sac, et, parfois, j'utilise la corde du moufle pour monter un isolateur et sa ferrure, par exemple.*

- *La corde du moufle ? Qu'est ce que c'est ? Je connais les gros gants qu'on appelle aussi des mitaines! Mais il n'y a pas de corde à ces moufles-là !*

- *Le moufle, c'est un outil qui sert à tendre les fils, avec un cordage et deux groupes de trois poulies; l'effort de traction est ainsi réduit à 1/6ème. Je n'ai pas dans mon outillage le peson (ou dynamomètre) qui permet de donner au fil la tension prescrite par les textes réglementaires. Mais si le fil est dans une nappe, il suffit de le mettre parallèle aux autres ; s'il est seul, c'est l'habitude qui me guide !*

Autrefois, il y avait des tendeurs placés tous les kilomètres, mais c'étaient des sources de dérangements et ils coûtaient cher. On les a supprimés.

Quand un fil est cassé, il faut commencer par mettre une rallonge entre les bouts qui sont tombés par terre, de façon à avoir assez de longueur pour aller jusqu'au poteau suivant, car on ne peut pas faire un raccord en pleine portée. La plupart du temps, le fil n'est plus accroché à l'isolateur, et il est relâché sur plusieurs portées. On accroche cette rallonge au cordage avec une mâchoire à tendre et on monte au poteau avec le cordage attaché à la ceinture.



Mâchoire à tendre

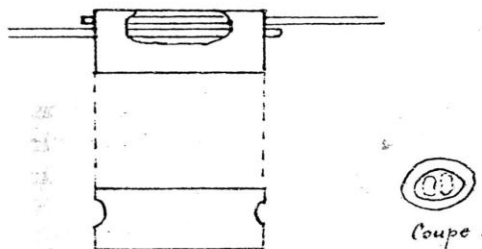
Dessin extrait de l'ouvrage de M. MASSIN

Quand on est en haut, on fixe sur le fil les deux mâchoires attachées chacune au crochet d'un moufle, et à l'aide de la corde qui s'enroule sur les poulies et démultiplie la force, on retend le fil. On s'assure que les portées au-delà sont bien retendues, et on réalise les manchons qui assureront à la fois la résistance mécanique et la continuité électrique du fil. Enfin, on refixe le fil sur l'isolateur.

En principe, le manchon doit être soudé, pour le rendre plus solide, mais je ne peux pas transporter le réchaud et le fer à souder... Il me faudrait un bourricot ! De toutes façons, la réparation que je fais sera bientôt reprise par une équipe de petit entretien, qui terminera le travail.

- Des manchons, des moufles !!! C'est un magasin de ganterie qui vous approvisionne !

- C'est sûr qu'en hiver on mettrait bien des moufles ou des manchons, quand la bise nous engourdit les doigts! Mais vous auriez de la peine à enfiler un de nos manchons, même sur votre plus petit doigt! Ce sont des sortes de tubes aplatis dans lesquels on fait entrer les bouts des deux fils à raccorder. On soude le tout, en faisant pénétrer la soudure par un orifice sur le dessus du tube.



Manchon Baron

Dessins extraits de l'ouvrage de M. MASSIN

On les appelle « manchons Baron », sans doute du nom de l'inventeur. Il y a ceux pour les fils de fer, en fonte malléable galvanisée et ceux pour les fils de cuivre, en cuivre étamé. Pour les soudures, il faut être capable : ce sont des « soudeurs » qui les font; il faut des produits décapants (acide chlorhydrique ou chlorure de zinc) un fourneau à charbon de bois, un gros fer à souder pour les fils de fer ou un plus petit pour ceux en cuivre, deux sortes de soudure, et un bon aide pour tenir les fils en place... Ce n'est pas un travail à faire en haut d'un poteau...

- En somme, heureusement que les fils sont solides ! Mais il doit y avoir d'autres dérangements : n'arrive-t'il pas que les fils se touchent ? J'ai entendu dire qu'avec le téléphone, on pouvait parfois entendre une autre conversation...

- Quand il y a plusieurs fils sur le même poteau, il peut arriver qu'ils ne soient pas tous tendus avec la même force. Quand on a construit la ligne et quand on a ajouté des fils, les équipes ont utilisé des dynamomètres, pour que chaque fil ait la même tension. Mais pour tout un tas de raisons (le vent, la chaleur, la fixation sur les isolateurs, etc.), un fil peut être détendu ou décroché et venir en toucher un autre. On appelle ça un mélange. Ça peut être permanent, et c'est assez facile à trouver, ou intermittent, et alors, il faut de bons yeux pour trouver le défaut! Et de l'astuce aussi : je me souviens d'avoir longtemps cherché un mélange qui se produisait l'après-midi et disparaissait le soir... C'était un paysan qui ouvrait les volets de son séchoir à tabac, et qui mettait une perche pour en tenir un ouvert, parce que le mécanisme était cassé !

Mais on trouve aussi des choses curieuses : des bouts de fil métallique, ou des ficelles, du linge que le vent a décroché des séchoirs, des cerf-volants et même, un jour, un canard qui s'était empêtré dans quatre fils ! Je l'aurais bien emporté pour améliorer l'ordinaire, mais la fermière m'avait vu arriver... J'ai eu toutes les peines du monde à le décrocher : il a fallu que je trouve une perche, que je le fasse glisser le plus près possible d'un poteau, et que je lui coupe une aile. On nous conseillait de brûler les ficelles, les débris de linge, les cerfs-volants, etc... avec un journal allumé au bout d'une perche; mais, avec les fils de cuivre, plus fragiles, on nous a interdit cette manœuvre, ce qui nous oblige à pousser l'objet jusqu'au poteau le plus proche et à grimper au poteau...

Il y a aussi les branches des haies ou des arbres. En principe, on laisse le soin de faire les élagages aux Compagnies de chemin de fer, aux services publics et aux propriétaires. Si ça se passe bien avec les premiers, il n'en est pas toujours de même avec les propriétaires, qui sont négligents, ou, parfois même, très récalcitrants : je connais le propriétaire d'une noyeraie qui est très en colère parce que quelques-uns de ses noyers ont perdu quelques bouts de branches quand on a posé la ligne télégraphique. Depuis, il n'élague jamais et on a quelques ennuis avec ses noyers, mais aussi avec les haies qui lui appartiennent...

- Est-ce que vous constatez des dégâts faits de façon volontaire ?

- Je vous répondrai par la négative : à part les mioches qui essaient leur adresse au lance-pierres sur les isolateurs, et quelques chasseurs qui se prennent pour le Tartarin de Tarascon de Monsieur Alphonse Daudet et ne savent pas faire la différence entre un isolateur et un pigeon ou une grive. Il y a aussi des vols de fil, mais c'est plutôt le fil neuf, en couronnes, plus facile à emporter, qui tente les voleurs. Ce n'est pas vraiment un acte de malveillance...

Il est vrai qu'au début du télégraphe électrique, on a beaucoup craint que les lignes soient l'objet de destructions. Les anciens avaient parfois vécu des moments difficiles dans leurs tours de télégraphe à bras. On m'a raconté qu'un de nos savants et hommes politiques, Monsieur François Arago, avait pensé que les lignes seraient moins exposées aux actes de malveillance si elles étaient placées le long des voies ferrées, qui étaient gardées en permanence. C'est ce qu'on a fait avec les premières, et c'était d'autant plus facile que les chemins de fer avaient aussi besoin du télégraphe. Leur réseau et le nôtre ont grandi en même temps. Mais le chemin de fer n'est plus gardé, et le télégraphe passe le long des routes, pour desservir des endroits où le chemin de fer ne va pas. La population est calme dans les campagnes, plus que dans les villes, et les gens d'ici ont compris que ces lignes pouvaient leur rendre service, depuis que la loi de 1851 permet à tout un chacun d'utiliser le télégraphe. En réalité, il n'y a que les commerçants, les autorités qui s'en servent beaucoup. Pour les autres, le télégraphe, ça sert surtout à annoncer les décès aux gens de la famille qui habitent un peu loin...

J'ai toujours sur moi ma « commission »⁽¹²⁾ qui est la preuve que j'ai prêté le serment professionnel devant le tribunal civil, car je peux être appelé à établir un procès-verbal en cas de dommages causés aux lignes. Il faut aussi que je sois porteur des insignes de mon grade, et c'est pourquoi je dois toujours avoir cette casquette sur la tête. Mais je n'ai encore jamais fait de procès-verbal : le receveur du bureau préfère arranger les choses à l'amiable, car il connaît tout le monde aux environs... et il n'aime pas les ennuis avec la justice !

- Vous venez de parler d'insignes. Je n'en vois que sur votre casquette ?

- J'ai aussi un uniforme, réservé pour les grandes occasions; quand il faut assister à des cérémonies, par exemple. C'est l'héritage de la période où l'organisation des Télégraphes était très militaire !

Depuis 1891⁽¹³⁾, l'uniforme comprend :

- *Un veston-vareuse avec foudres brodés en argent au collet,*
- *Une casquette avec foudres brodés en argent au turban, un galon trait argent de 0,006 sur le bandeau, et jugulaire en argent.*

Mais, pour aller travailler, j'ai ce que je porte aujourd'hui :

- *Une blouse en toile bleue portant deux étoiles en laine bleu-flore brodées au collet ; les étoiles indiquent que je suis surveillant: les ouvriers ont un T gothique à la place de l'étoile,*
- *Un pantalon de toile de même nuance passé sur la blouse et les autres effets,*
- *Une ceinture,*
- *La casquette d'uniforme.*

Normalement la tenue de travail comporte un képi en drap bleu de roi avec montants en laine bleu-flore et une cravate en calicot bleu. Mais notre travail s'accommode mal d'un képi, car il ne tient pas suffisamment sur la tête, et on l'a remplacé par la casquette, même pour la tenue d'uniforme. Quant à la cravate, on ne la porte jamais ! J'ai entendu dire que, du côté de Toulon, certains ouvriers portaient un chapeau de paille, l'été ; mais il faut qu'ils aient fixé dessus un ruban portant le mot Télégraphe, et tous les ouvriers de l'équipe doivent avoir le même modèle de chapeau... De toutes façons, un surveillant doit obligatoirement avoir la casquette avec les insignes.

- Votre travail ne ménage pas vos vêtements: grimper au poteau, manipuler des fils, tout ça doit user, salir ou déchirer vos habits. Qui en paie le remplacement ?
- Quand on débute, on reçoit une tenue complète. Mais on ne nous remplace que la casquette, tous les ans, et la ceinture, tous les deux ans ou plus tôt si c'est nécessaire. Pour le reste, c'est à nous de nous procurer les vêtements ; on nous donne 15 francs par trimestre pour ça, mais seulement à partir de la troisième année. A nous de prendre soin de nos habits, pour les faire durer ! On a le choix entre trois tailles : grande, moyenne, petite, mais on prend toujours assez large parce qu'en hiver, il faut pouvoir mettre d'autres vêtements chauds dessous.

Mais, les jours de pluie ou de neige (il arrive qu'il en tombe ici, parfois !), on porte les vêtements mouillés toute la journée, et c'est fort désagréable, car ils ne sont pas imperméables... Aussi, nous demandons une pèlerine avec un capuchon, en drap ou en caoutchouc, et, pour avoir du rechange chez soi, une deuxième blouse et un deuxième pantalon... Au bureau, je vois bien que les facteurs des postes ou du télégraphe sont mieux équipés que nous. Et quand je prends le train, j'ai parfois honte de mes vêtements trempés et salis par la boue ou par les traces vertes des poteaux... Ça ne fait pas très honneur à notre Administration.

- Vous ne nous avez pas parlé de vos chaussures.
- C'est à nous de nous équiper ; on nous donne pour cela une indemnité de 40 francs par an. J'achète des chaussures qui montent sur les chevilles, des brodequins, pour me protéger de l'humidité, mais aussi pour renforcer mes chevilles qui sont soumises à rude épreuve quand je marche dans les fossés, sur la voie ferrée, ou quand je grimpe aux poteaux. A moi d'entretenir et de ménager mes chaussures, pour qu'elles me durent...

Les indemnités sont insuffisantes. On espère qu'elles seront augmentées, mais nos demandes ne montent pas souvent jusqu'en haut de la hiérarchie, et on nous répond qu'il n'y a pas d'argent pour ça... Peut-être parce que nous ne sommes pas en contact avec le public ?

J'ai entendu parler de la création à Paris d'un « syndicat »⁽¹⁴⁾ qui doit prendre la défense du personnel. Je crois qu'il va avoir beaucoup de travail, parce qu'il y a beaucoup de choses à améliorer... Moi, ici, je ne me plains pas trop, car j'ai ma maisonnette et mon jardin... Mais on pourrait peut-être avoir un peu plus de temps libre: je suis à la disposition de Monsieur le Receveur à toute heure, tous les jours, même le dimanche...

- Racontez nous comment se passe la relève d'un dérangement.
- Lorsque le personnel de l'exploitation constate qu'un défaut affecte une liaison, il doit commencer par « localiser » l'endroit où se trouve ce défaut: ça peut être les appareils avec lesquels on envoie ou on reçoit les signaux, les piles, les fusibles ou les paratonnerres, etc. Si le dérangement se trouve hors du bureau, il faut essayer de préciser si c'est la ligne qui est affectée ou si c'est le matériel du correspondant. Des mesures électriques sont effectuées, et selon le résultat, on me fait partir, soit à pied, soit par le train, soit par un moyen de transport public⁽¹⁵⁾. Dans le cas où le fil en dérangement a un parcours en ville et que le surveillant n'a pas le temps de le suivre (horaire du train...), on envoie un second agent.

On me remet un « Ordre de marche n°984 bis » signé du receveur ou de son délégué, qui indique clairement la position du fil dans les diverses sections de lignes à visiter, la nature du dérangement constaté, etc. Moi, j'ai un petit carnet. Le long des voies ferrées, la plupart du temps, les fils des compagnies de chemin de fer voisinent avec ceux de l'Administration ; ils sont placés au-dessous, car ils quittent la nappe plus fréquemment et aussi parce qu'ils transportent des courants électriques parfois plus forts que ceux utilisés par le télégraphe ou le téléphone ; leur chute dans la nappe serait dangereuse pour les matériels de l'Administration.

- Pouvez-vous nous montrer ce carnet dont vous parliez tout à l'heure ?

- Le voici ; c'est un extrait de ce que l'on appelle le « carnet de fils », qui est tenu à jour pour chaque département, associé à une carte géographique du réseau.

A la première page, se trouvent tous les fils dont j'ai la surveillance dans mon secteur, avec leurs numéros, et les sections qu'ils traversent. Dans une section donnée, tous les poteaux ont les mêmes fils ; dès qu'un fil quitte la nappe, on change de section. Sur les pages suivantes, on a dessiné un poteau caractéristique de la section, avec tous les fils qui y sont fixés ; pour chacun de ces fils, on a indiqué sa nature (fer ou cuivre, diamètre), les points extrêmes de son parcours, son appartenance ou son utilité. Ceux des Compagnies de chemin de fer sont, dans mon secteur, sur les mêmes poteaux que ceux de l'Administration, mais ce n'est pas toujours le cas : la Compagnie du Midi, dont une ligne est proche d'ici, celle qui va de Bordeaux à Cette, a sa propre ligne électrique. Le long des routes, il y a moins de fils, parce qu'on n'a que des lignes courtes, en général.

On précise aussi l'emplacement du poteau par rapport à la route ou à la voie ferrée. Ce carnet m'est très utile quand je suis le long de la voie ferrée de Périgueux à Agen, où il y a beaucoup de fils. D'un coup d'œil, je repère le fil que l'on m'a signalé, et je ne peux pas faire d'erreur.

- C'est très intéressant, mais il faut le tenir à jour ?

- Je connais tous les travaux que viennent faire les équipes, qu'il s'agisse de ligne nouvelle, de fil supplémentaire ou de remaniement.

- Remaniement ?

- Oui, quand il faut ajouter un fil pour un circuit à longue distance (d'Agen à Fumel, par exemple), on doit le placer à un certain endroit de la nappe de fils et il faut décaler ceux qui sont en-dessous. Pour moi, c'est très important de connaître tous ces déplacements de fils.

- Donc, vous êtes envoyé à la recherche d'un dérangement...

- Muni de mon ordre de marche, je me rends au lieu présumé du défaut, si la mesure électrique a pu être assez précise ; sinon, je suis des yeux le fil défectueux, pour trouver l'endroit où se situe le dérangement. Par le train, il suffit que je me mette à la fenêtre ; dans la mesure où la ligne reste du même côté de la voie, c'est aisé. Mais la fréquentation continue du milieu des cheminots me permet parfois de voyager dans une guérite de serre-frein, d'où je domine mieux la situation... Je monte rarement sur la machine, car ce n'est pas le meilleur observatoire, l'environnement est charbonneux, et on a vite fait de gêner le travail du conducteur et de son mécanicien. En règle générale, le conducteur du train accepte de s'arrêter ou de ralentir suffisamment pour que je descende au plus près du lieu supposé du défaut.

Avec l'habitude, je trouve en général assez vite le défaut : ce peut être un fil décroché d'un isolateur qui porte sur la ferrure, un fil cassé, deux fils emmêlés... Il faut alors que je monte au poteau pour porter remède, en espérant que là était bien la cause du dérangement ! Car il faut rentrer au bureau pour savoir si l'intervention a été efficace.

- Oui, bien sûr, encore qu'on peut se demander pourquoi le chef doit manger mieux et pour plus cher que l'ouvrier ??? Mais, l'Administration a conçu un système encore plus bizarre : l'indemnité est établie selon deux décomptes horaires différents :

- pour un agent ayant le grade de surveillant, en province, ce qui est mon cas, c'est la durée de l'absence de mon bureau d'attache qui est prise en compte, selon le barème suivant :

- déplacement de plus de six heures : 1f.50
- déplacement de plus de 12 heures : 2f.50
- découcher : 3f.50

- pour un sous-agent (facteur-surveillant), ce sont des tranches horaires d'absence qui sont fixées :

- l'indemnité de repas (1f.50) est acquise si l'absence se situe entre 10 heures du matin et 1 heure de l'après-midi, ou entre 5 heures et 8 heures du soir.
- l'indemnité de découcher (1f.) est due si l'agent n'a pas pu rejoindre le domicile.

Vous comprenez bien qu'il y a là une source de conflits entre agents effectuant un même travail ensemble : pour celui qui touche des indemnités par tranche horaire de six heures, il souhaitera partir à 6 heures du matin et rentrer chez lui pour le repas de midi : il aura gagné une indemnité; mais le sous-agent qui l'accompagne n'aura droit à rien... La logique n'est pas au rendez-vous !

- Puisque nous parlons d'indemnités, est-ce qu'il en existe d'autres ?

- Oui, d'autres indemnités peuvent être perçues pour travaux de nuit : par heure, de 9 heures du soir à 7 heures du matin, pourvu que le travail ait commencé avant 4 heures du matin, on me donne une indemnité de 40 centimes⁽¹⁶⁾. Il y a aussi des indemnités pour travaux dangereux, mais je n'y ai pas souvent droit : ces indemnités concernent les travaux en égoût, sous tunnels, en façade au-dessus de 10 mètres et sur les toits ; par heure, on touche 20 centimes. Comme je suis tout seul, la plupart du temps, j'évite ce genre de situation dangereuse...

- Est-ce que vous devez prendre un ticket à chaque fois, pour monter dans le train ?

- Non : j'ai une carte de circulation qui me permet de monter dans n'importe quel train, même de marchandises, dans un secteur délimité que l'on appelle la circonscription. J'ai aussi une carte qui m'autorise à circuler le long des voies de chemin de fer, à mes risques et périls..., dans cette même circonscription.

- C'est peut-être indiscret, mais quelle est votre paye ?

- Oh ! non ! Tout le monde sait que la paye d'un employé des P.T.T. ne fait pas d'envieux ! On s'en contente parce qu'on a la sécurité de l'emploi et une retraite assurée, au bout, si on n'a pas fait de grosses bêtises. L'administration me donne chaque mois 100 francs et je devrais avoir bientôt une augmentation de 200 francs par an, soit un peu plus de 108 francs par mois. Il me tarde, car, en devenant surveillant, j'ai été moins payé que quand j'étais ouvrier commissionné: je recevais un peu plus de 103 francs par mois. Mais j'ai demandé à devenir surveillant parce qu'il y avait une place libre près de chez moi et que je n'aimais pas beaucoup le travail en équipe, avec de longues absences du domicile... Sur la liste d'aptitude, il y avait des militaires, qui sont prioritaires à cause des emplois réservés, mais j'ai eu de la chance et je suis là...

- Vous avez parlé de retraite : comment ça se passe ?

- Il y a le « service actif » et le « service sédentaire ». Où croyez-vous que sont les surveillants ?

- Dans le service actif, si j'en juge par ce que vous venez de décrire de votre métier...

Si le prochain train en sens inverse tarde trop, j'en profite pour examiner une partie de ligne, pour détecter des petits travaux à réaliser de suite ou plus tard : refixer un isolateur dont les tire-fonds ne tiennent plus dans le bois du poteau, repérer les poteaux en mauvais état qui risquent de tomber ou de casser, en consolider un provisoirement, retendre un fil « mou », un hauban avachi, etc.

De retour au bureau, je dois rédiger un rapport « modèle C », sur lequel j'indique les dates et heures de départ et de rentrée, la désignation du fil (numéro et points extrêmes), la nature du dérangement et les mesures prises pour le relever et l'heure à laquelle le dérangement a été relevé. Ce n'est pas vraiment la partie du travail que je préfère, car, bien qu'on ait exigé de moi que je sache lire et écrire, le porte-plume n'est pas mon outil favori... Au dos de l'ordre de marche 984 bis, on inscrit les éventuels droits à indemnités découlant de mon déplacement.

Si la visite a été infructueuse, il faut que je reparte, sur le champ ou le lendemain ; si le dérangement dure depuis plus de vingt-quatre heures et n'a pas été relevé, l'Exploitation demande l'intervention du Service Technique qui met des moyens plus importants en œuvre. On peut aussi demander l'aide du personnel de la compagnie de chemin de fer, en cas de dérangement important dû à la rupture d'un poteau, à la chute d'un arbre, ...

En l'absence de dérangement, on m'envoie « visiter » une section de ligne, pour y détecter d'éventuelles causes de défaut. C'est souvent en faisant ces visites que je découvre des isolateurs fendus, source de dérangements difficiles à localiser parce qu'ils n'apparaissent que lorsque le temps est humide, ou bien que je constate que les isolateurs sont sales, couverts de suies dues aux locomotives ou de poussières industrielles. Ces découvertes de défauts potentiels nécessitent de nombreuses ascensions de poteaux, toujours fatigantes et parfois dangereuses. On me donne parfois un aide, pour ce travail de petit entretien, ce qui permet d'effectuer tout de suite quelques travaux. Pour ne pas avoir à transporter trop de matériel, on a quelques petites réserves, dans les gares ou chez les garde-barrières. Ce n'est pas très réglementaire, mais on gagne beaucoup de temps, en ayant, pas trop loin, le matériel qui sert le plus souvent.

- *Quand vous partez, le matin, c'est toujours pour toute la journée ?*
- *Quand je pars de chez moi (j'habite à deux kilomètres d'ici, car ma femme est garde-barrière de la Compagnie du P.O.), je ne sais jamais où je serai à midi. Aussi, j'emporte mon casse-croûte, dans cette musette, avec une fillette de vin qui provient de chez mon beau-père. La plupart du temps, quand il fait beau, je mange au bord de la route, assis sur une borne kilométrique, ou sur une souche d'arbre. Le long de la voie ferrée, il y a des cabanes en branches que les cheminots ont construites et où je peux m'abriter du soleil ou de la pluie. Mais je suis bien connu et je sais que je peux demander aide ou asile partout ; je crois que la casquette ouvre certaines portes, mais pas toutes : celles qui resteraient fermées s'ouvrent quand on se fait connaître comme un enfant du pays : quelques mots de patois sont plus efficaces qu'un laissez-passer.*
- *Est-ce que vous avez une indemnité pour les repas que vous êtes obligé de prendre loin de chez vous ?*
- *Oui, mais c'est une des curiosités de la logique de l'Administration : deux personnes effectuant le même travail, en même temps, peuvent toucher des indemnités différentes.*
- *C'est une question de grade ?*

- Vous êtes dans l'erreur, j'ai le regret de vous le dire... Dans notre administration, les seuls agents considérés comme appartenant à des services actifs sont dans les postes: ce sont les facteurs et brigadiers-facteurs, les chargeurs et courriers-convoyeurs. Les surveillants des télégraphes ne comptent que dans le personnel sédentaire... Encore une de ces curiosités de notre administration ! Voilà quelque chose que le « syndicat » pourrait peut-être faire changer ?

Il faudra donc que j'attende d'avoir 60 ans d'âge et 30 ans de service civil ou militaire pour avoir droit à la retraite... Et l'administration prélève chaque mois 5% sur ma paye, qu'elle verse à la Caisse des Pensions Civiles. Quand j'étais ouvrier commissionné, on me retenait 72 francs par an, pour la Caisse des retraites pour la Vieillesse ; je continue à y verser un peu d'argent, comme je peux, parce que ça pourrait nous aider pour nos vieux jours.

- Il se fait tard et je crois que je vous ai fait perdre beaucoup de temps...

- C'est vrai que mon travail n'a guère avancé, mais, comme mes chefs sont au courant de votre visite, je n'aurai pas d'excuse à trouver !

- Pour terminer, une question peut-être indiscrete : vous considérez-vous comme un homme heureux ?

Après un long moment de réflexion, mon interlocuteur m'a répondu :

- Ça pourrait être pire !

Jean-Pierre VOLATRON
ARH PTT CENTRE

Adhérent FNARH

oOo

Iconographie :

Page de titre : *Aquarelle de Kermabon* : L'Adresse Musée de La Poste : l'accord n'avait pas été demandé, mais il est généralement donné sans contrepartie.

Toutes les autres illustrations sont extraites des ouvrages ci-après, hors droits du fait de leur ancienneté :

- PICAULT, *Construction des lignes aériennes*, Eyrolles Paris, 1925 ;
- MASSIN (Professeur), *Lignes aériennes*, manuscrit photocopié, 1899-1900.