

Récolleur

Nom : Récolleur

Domaine professionnel : personnel de gare

Compétences : contrôle des voyageurs à l'arrivée, au départ

Missions : Le récolleur contrôle la présence de tickets de quai, des billets. Il les poinçonne à l'entrée et les recueille à la sortie de la gare

Date : 1835-1982

Métier assimilé : garde-salle



Uniforme d'un récolleur des Chemins de fer de l'Etat en 1900 (Réf. 2379)

Historique

ACCES AUX QUAIS
L'accès aux quais n'est autorisé qu'aux personnes en possession d'un titre de transport valable ou d'un ticket de quai. Le non respect de cette disposition peut entraîner le paiement d'une surtaxe de 600 F minimum.

Panneau d'information "Accès aux quais"
(Réf. 7974)

A l'origine, la *station*, comme on l'appelait alors, n'était pas le lieu ouvert à tous telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Elle était uniquement accessible aux personnes munies d'un billet valable. Un ticket de quai était même nécessaire pour accompagner un proche jusqu'au quai de départ du train.

A l'entrée et à la sortie des quais, un employé des chemins de fer, dénommé *récolleur*, poinçonnait les tickets à l'entrée et les récoltait à la sortie.

Un ordre de service réglait d'ailleurs le comportement et la marche à suivre pour effectuer ce travail. Si au départ, le métier de récolleur différait de celui de garde-salle¹, les deux fonctions vont ne faire plus qu'une en mars 1963.

¹ Il y avait à l'origine des salles d'attente pour la 1^{re}, la 2^e et la 3^e classe

Les débuts

Au début, le contrôle des billets de chemins de fer était effectué dans le train par les gardes circulant sur les marchepieds extérieurs des voitures. Mais, ce travail était relativement dangereux et, pour assurer le contrôle des voyageurs, on a considéré plus efficace de reprendre les coupons à la sortie des gares d'arrivées.

Mais ce moyen, employé isolément, n'empêchait pas les resquilleurs de frauder et il s'est avéré que la reprise à la sortie de la gare ne constitue pas un véritable contrôle.

En effet, comment repérer le voyageur muni d'un billet d'une classe inférieure à celle de la voiture utilisée ou celui qui voyage sans coupon sur une partie du trajet.

D'autre part, pour peu que le train soit bien rempli, une vérification sérieuse des billets n'est pas possible, surtout le soir, à moins d'occasionner de l'encombrement à la sortie de la gare, ce qui suscitera certainement des réclamations. Ou alors, il faudrait augmenter considérablement le nombre des récoleurs.

Après une première application du système en 1869, la reprise des coupons à la sortie a été de nouveau prescrite en 1882, bien que l'on ait reconnu que ce moyen était insuffisant.

On a dès lors ordonné le contrôle au départ, à la sortie des salles d'attente et le contrôle durant le trajet, exercé par les premiers chefs-gardes. Le recrutement de ce personnel était primordial et ils devaient avoir une conduite irréprochable ! Ces mêmes qualités étaient recherchées pour les contrôleurs au départ et les récoleurs de coupons à l'arrivée.

On verra qu'une réglementation très stricte était d'application dès 1897 !

Le métier n'est pas facile. La fraude existe bel et bien il faut veiller à ne pas trop froisser les utilisateurs.



Voiture GC (Grande Capacité) où le contrôleur vérifie les tickets en marchant sur les marchepieds extérieurs qui longent la voiture. (Réf. 2614)



Gare de Bruxelles-Midi où on peut voir à la sortie les guérites des poinçonneurs (Réf. Z04603)

La réglementation du métier



l'accès aux quais de la gare de Bruges avec les guérites des récoleurs en 1980 (Réf. Z10814)



Récoleur en gare de Bruxelles-Central (Réf. Z100680)

Le premier ordre de service (OS) relatif au métier de récoleur date de 1897 et sera modifié maintes fois tout au long de l'histoire des chemins de fer.

Il va définir différentes matières qui vont du port de l'uniforme, aux obligations de service, aux jours de congé et aux punitions relatives aux infractions commises par l'agent.

Par exemple, les agents préposés au contrôle des billets des voyageurs sont tenus, pendant les heures de service, de porter l'uniforme complet et en bon état de propreté.

Il leur est interdit de fumer dans les locaux ou dépendances des chemins de fer où cette interdiction n'existe pas pour le public.

Le service est réglé de manière à ce que chaque agent ait, au moins 28 jours de repos par an.

Les relations avec le public doivent être empreintes de la plus grande courtoisie et toute discussion avec les voyageurs doit être évitée. Eventuellement, il convient de réclamer l'intervention du personnel du service de surveillance (chef-récoleur, officier de police, chef ou sous-chef de station) pour faire respecter la consigne.

Tout acte d'indiscipline est réprimé de manière sévère !

Le chef-récoleur quant à lui est chargé de surveiller le poinçonnement des coupons à l'entrée et leur récolement à la sortie.

Il doit se tenir constamment à proximité des portes d'entrée ou de sortie.

Le chef-récoleur est le responsable des récoleurs et des gardes-salles et tient un registre dans lequel il annote toutes les irrégularités qu'il relève.

Dans les stations où il n'existe pas de chef-récoleur, son travail est repris par le chef de gare ou son délégué.

Le travail

Le récolement des billets en tous genres a lieu à la sortie des *stations*, des haltes et des points d'arrêt gardés. Les récoleurs étaient installés dans des guérites en bois se trouvant à l'entrée et à la sortie des quais.

Le métier de récoleur ne se limite pas à poinçonner les billets. Il est empreint d'une grande responsabilité. C'est lui qui est en quelque sorte le gardien des installations ferroviaires !

Ainsi, il doit surveiller attentivement le passage aux quais et éviter toute conversation qui serait de nature à le distraire de son devoir ! Mais le voyageur est forcé d'échanger quelques gestes avec lui, un sourire, quelques mots furtifs afin de prendre son train.

Avec attention, il doit s'assurer tout spécialement que le billet ou le ticket est régulièrement timbré, que le billet est valable pour le train utilisé, qu'il porte bien le nom de la station où le voyageur est descendu ou d'une des stations situées dans le sens de la marche du train, que les cartes et billets d'abonnement, ainsi que les coupons sociétaires² sont valables pour le jour et la période en cours et pour le parcours effectué, que le portrait du détenteur est apposé sur les cartes d'abonnement et aussi sur les cartes d'identité à l'usage des officiers de l'armée et que ces cartes sont signées par les intéressés, et renseigne également le voyageur.

Toutes les mesures doivent être prises pour éviter toute réclamation ou plainte du public et le récolement doit se faire avec la promptitude désirable afin de ne pas retenir les voyageurs inutilement en gare.

Mais bientôt, son travail ne se limitera pas à faire des petits trous dans les billets ! Il sera également le gardien de la salle d'attente, ou salle des pas perdus. Il veillera à sa propreté, sermonnera gentiment les usagers qui se couchent avec leurs chaussures sur les banquettes. Le tout avec amabilité mais fermeté. Et plus tard, il affichera également les arrivées et les départs dans un annonceur de train à l'aide de panneaux métalliques.

En 1972, le grade de récoleur est celui d'un ouvrier de 2e classe.



Guérite en bois avec vitres en verre où le récoleur contrôlait l'accès aux quais (Réf. 4297)

² Aux Chemins de fer de l'Etat, les employés d'une société voyageant en groupe bénéficiaient de transport à prix réduit. La société devait être composée de vingt personnes minimum.

La fin d'un métier



Gare d'Anvers-Est. A côté de l'accès aux quais se trouve la guérite du récoleur de tickets. (Réf. Z02749)

Le contrôle des billets à l'entrée et à la sortie des quatre gares de Bruxelles (Nord, Midi, Central et Quartier Léopold) sera supprimé le 5 mars 1971.

Les contrôles avaient déjà été abandonnés voici plusieurs années dans les gares de Bruges, Gand, Anvers, Liège, Charleroi et Verviers dans le but de faciliter la sortie des voyageurs, principalement aux heures de pointe. La mesure sera étendue à toutes les gares importantes du pays.

En 1982, les quais des gares deviennent accessibles à tous. La carte d'accès ainsi que le contrôle effectué par le récoleur disparaissent tout comme le métier lui-même.



Poinçonneuse d'un récoleur (Réf. 5425)

Catherine Walravens
Septembre 2022

Bibliographie succincte

Articles : Een zaalwachter, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 04, 01-04-1978, p. 8-12, K568748

Nieuwe tangen voor het controleren van reizigersbiljetten, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 166, 01-06-1970, p. 8-9, K566329

Nouvelles pinces à contrôler les billets de voyageurs, *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, n° 166, 01-06-1970, p. 8-9, K565179

Un garde-salle, *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-04-1978, p. 8-12, K610946

LAPIERRE. Note sur la question du contrôle des voyageurs. *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, n° 07, 01-07-1887, p.370-372, K704671

VILLE S. De zaalwachter. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-06-1959, p. 1, K18757

VILLE S. Le garde-salle. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-06-1959, p.1, K18758

Livres : *Vade-mecum du garde contrôle. I Considérations relatives au comportement du personnel de contrôle à l'égard du public. II Eléments de conversation.* SNCB, 1951, 63 p., B702324

Manuel du Chef-Récolleur, du Récolleur et du Garde-Salle d'attente. Gand : Ministère des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes, 1900. 214 p. , Z702395

Ordres de service : 188 de 1898, 111 de 1894, 251 de 1897, 192 de 1897, 160 de 1897, 145 de 1900.

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : contrôle des voyageurs, salle d'attente

Collection musée : personnel de gare, accès aux quais