

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

44 | 2013

Parler de soi, écrire sa vie au travail

Le rail et l'écriture de soi : la discrétion des lampistes

Railway and self writing: the 'lampmen's' discretion (conclusion)

Christian Chevandier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1642>

DOI : 10.4000/rhcf.1642

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2013

Pagination : 127-136

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Christian Chevandier, « Le rail et l'écriture de soi : la discrétion des lampistes », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 44 | 2013, mis en ligne le 13 novembre 2014, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1642> ; DOI : 10.4000/rhcf.1642

Tous droits réservés

Le rail et l'écriture de soi : la discrétion des lampistes



L'identité d'un groupe se construit en des procédés souvent internes mais parfois destinés également aux non-initiés. La forte identité des travailleurs du rail soulève la question de la part et de la fonction de l'écriture, notamment de l'écriture de soi. Existe-t-il une pratique autobiographique cheminote ? S'il en est ainsi, quels groupes s'y livrent, et en quoi serait-elle spécifique ? La réflexion commune menée lors de la journée d'étude conduit, parallèlement aux approches développées dans ce volume, à un bilan et à quelques questions.

Peu de traces

Le premier constat est aisé : les autobiographies de cheminots que nous avons à notre disposition sont très rares, comme si les récits de leur vie par des employés de compagnie ferroviaire ou des agents de la SNCF n'avaient pas été énoncés sous une forme écrite ou susceptible d'être imprimée. Même la question ne suscite pas d'enthousiasme parmi les chercheurs. Alors que des praticiens de disciplines diverses auraient pu être intéressés par la journée d'étude « Parler de soi, écrire sa vie au travail : la pratique autobiographique des cheminots »,

le succès pour le moins mitigé de l'appel à communication est significatif d'une absence d'intérêt qu'expliquent en partie les difficultés à appréhender le sujet et des sources constitutives relativement réduites. Cette désaffection ne concerne pas les romans où il est question de cheminots, comme en témoigne le succès de celui qui en est demeuré emblématique et qui n'a pas été écrit par un employé des chemins de fer, *La Bête humaine*. L'ouvrage d'Émile Zola, publié en 1890, peut évoquer celui d'Ousmane Sembène, *Les Bouts de bois de Dieu*, paru en 1960 et devenu un classique de la littérature sénégalaise¹. Mais si l'auteur de ce roman qui narre la grève des cheminots de la ligne Dakar-Niger en 1947-1948 connaît bien le monde du travail, il est dockeur à Marseille lorsqu'il se livre à son écriture².

D'autres manifestations avaient déjà permis d'entrevoir la discrétion des cheminots. Ainsi, d'octobre 1999 à mai 2001, des rencontres mensuelles réunirent à l'Institut d'histoire sociale de la CGT syndicalistes, chercheurs, écrivains, étudiants et enseignants autour du thème du roman social : « Littérature, histoire et mouvement ouvrier »³. Sur les vingt communications publiées, une seule, celle de Serge Wolikow, était consacrée à une œuvre pour le moins atypique d'un cheminot lui-même peu ordinaire, « *Bamba* », *le petit diable noir*, un roman anticolonialiste, inédit et inachevé de Pierre Sépard. Quant à la bibliographie, alors que les références à propos des mineurs et des postiers sont nombreuses, elle ne comprend que cinq livres sur les travailleurs du rail, parmi lesquels des œuvres de Pierre Nizan, Pierre Hamp et Émile Zola⁴. Cette relative retenue recoupe l'analyse par Véronique Leroux-Hugon de la part des cheminots dans le fond de l'APA. Un autre site associatif propose nombre de textes autobiographiques et met en perspective des témoignages de poilus⁵ : parmi les près de 250 récits analysés, trois seulement ont pour auteur des employés des chemins de fer, Frédéric Surleau et Robert Lévi, deux ingénieurs dont les écrits ont été publiés au début du XXI^e siècle⁶ et un mécanicien dont

1- Ousmane SEMBÈNE, *Les Bouts de bois de Dieu*, Paris, Le Livre contemporain, 1960. La dernière réédition en poche, aux éditions Pocket, date de l'été 2011.

2- Il avait auparavant écrit un ouvrage autobiographique, Ousmane SEMBÈNE, *Le Dockeur noir*, Paris, Nouvelles éditions Debresse, 1956.

3- Les Actes en furent publiés l'année suivante : Sophie BÉROUD, Tania RÉGIN (dir.), *Le Roman social, littérature, histoire et mouvement ouvrier*, Paris, l'Atelier, 2002.

4- Des ouvrages de ces deux derniers étant également cités dans la bibliographie sur le monde des mines.

5- Voir www.crid1418.org/temoins/, site consulté le 11 novembre 2011.

6- « Mémoires d'ingénieurs, destins ferroviaires. Autobiographies professionnelles de Frédéric Surleau (1884-1972) et Robert Lévi (1895-1981) », *Revue d'histoire des chemins de fer hors série*, n° 8 (2007).

la notoriété vient de son action de résistant et de son expérience de déporté et dont le métier n'est pas l'élément essentiel des 200 pages de son ouvrage paru en 1969⁷.

Le dernier grand chantier de la commission d'histoire sociale de l'AHICE, un séminaire et un colloque tenus de 2002 à 2006⁸, était consacré aux représentations et aux identités cheminotes. L'autobiographie aurait pu y avoir toute sa place. Une des six parties s'intitule « le regard de soi » et, assurément, ce regard ne guide pas la main qui tient la plume. Seule évocation de cette pratique, la lettre de Louis Armand, publiée sous le titre « L'autobiographie cheminote : un exploitant », commence par « Croyez-vous ma contribution à votre séminaire susceptible d'intérêt ? » La production des nombreux textes de son homonyme⁹, l'ingénieur et dirigeant ferroviaire Louis Armand, n'a rien d'inhabituel parmi les « élites » du monde politique, économique ou savant de la France du xx^e siècle. Cela permet d'ailleurs de souligner une caractéristique ferroviaire, celle de « l'adoption » par la corporation de certains de ses dirigeants considérés par nombre de cheminots comme particulièrement brillants, de Gustave Noblemaire¹⁰ à Louis Gallois¹¹, alors qu'il est inconcevable que des mineurs considèrent comme un des leurs un dirigeant des houillères. Sans doute, après les textes de Pierre Sémard et l'ouvrage autobiographique et collectif de la Fédération CGT dirigé par Joseph Jacquet¹², l'article d'André Argalon relatant lors des premières rencontres de la

7- LÉON BRONCHART, *Léon Bronchart... Ouvrier et soldat, un Français raconte sa vie*, Vaison-la-Romaine, imprimerie H. Meffre, 1969 ; voir aussi Marie-Noëlle POLINO, « Léon Brochart, ouvrier, soldat... et cheminot : un destin, une figure », *Revue d'histoire des chemins de fer hors-série*, n° 7, 2^e édition (août 2004), p. 160-172 (cet article ne figure pas dans l'édition initiale de novembre 2002).

8- Les Actes en ont été publiés : Christian CHEVANDIER, Georges RIBEILL, Marie-Suzanne VERGEADE (dir.), « Images de cheminots, entre représentations et identités », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 36-37 (2007). Les deux autres grands chantiers ont été consacrés aux origines sociales et professionnelles des cheminots (RHCF n° 22, printemps 2000) et aux mouvements sociaux (RHCF n° 19, automne 1998).

9- Citons, au sein d'une production assez importante, Louis ARMAND, *Propos ferroviaires*, Paris, Fayard, 1970.

10- Auteur de *Hommes et choses du chemin de fer*, Paris, Imprimerie P. Dupond, 1905. Voir sa biographie par François Caron in Jean-Claude DAUMAS (dir.), *Dictionnaire historique des patrons français*, Paris, Flammarion, 2010, p. 503-505. Dans le même ouvrage, voir également la biographie de Louis Armand par Christian Chevandier et Georges Ribeill, p. 29-31.

11- Adoption loin d'être unanime, l'hostilité réciproque entre les cheminots de la CGT et Louis Armand en témoigne, mais qui est signe de la reconnaissance de la valeur de ces dirigeants.

12- Joseph JACQUET (dir.), *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Paris, Éditions sociales, 1967.

commission « Histoire sociale des transports par fer » la grève de 1953¹³ (après Annie Kriegel qui évoquait quelques mois après les faits ce syndicaliste de la gare Saint-Lazare¹⁴) est-il significatif de la volonté des militants syndicaux de disputer aux dirigeants des compagnies ou de la société nationale la légitimité de la parole cheminote sinon ferroviaire.

Le carnet de grève de Christian Verrier, conducteur de trains de 1974 à 1999, cheminot en 1995 à la gare du Nord, d'abord mis en ligne puis publié en 2006 avec une préface inédite, est une exception et se révèle d'autant plus précieux¹⁵. Texte atypique, car l'agent de la SNCF gréviste, qui au demeurant n'est pas un diariste, y réfléchit sur lui-même et sur son statut d'intellectuel puisqu'il est également chercheur en sciences sociales et sera recruté quelques mois plus tard par l'université Paris 8, singulier cas de mobilité professionnelle intra générationnelle¹⁶. En cet instant inhabituel d'une activité dont l'identité des praticiens est construite par la technique, nous sommes là bien loin des chemineaux américains étudiés par l'un d'entre eux, Nels Anderson¹⁷, qui deviendra également un universitaire atypique, mais la question demeure de la possibilité de se défaire d'une identité en en parlant, comme si le silence, ou du moins l'abstention de l'évocation écrite, en était constitutif. Mais ce caractère exceptionnel oblige à souligner que la démarche inaccoutumée est celle d'un chercheur et cependant vrai cheminot : il ne s'agit pas simplement d'observation participante, ni de participation observante¹⁸, mais d'une des modalités de mise

13- « Témoin et acteur de la grève d'août 1953 que j'ai vécue à la gare de Paris-Saint-Lazare, je me suis efforcé de décrire impartialement cet épisode de l'histoire sociale des cheminots », André ARGALON, « août 1953 », in « Les conflits sociaux dans les transports par fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 19 (automne 1998), p. 117-129.

14- Annie BESSE, « Ce que furent les grèves du mois d'août », *La Nouvelle Critique*, n° 48 (septembre-octobre 1953), p. 17-34. Pour situer ces articles dans le contexte de leur production, Christian CHEVANDIER, *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002, p. 269-277.

15- Christian VERRIER, *Poser le sac, journal de grève, 1995*, s.l., Presses universitaires de Saint-Gemme, 2006, consultable (novembre 2012) à l'adresse : <http://www.barbier-rd.nom.fr/journal.greve.html>

16- Cet homme qui écrit volontairement sur le métier qu'il ne va plus exercer, lors de ce moment exceptionnel qu'est une grève comme celle de 1995, se trouve dans une situation bien différente de celle des nouveaux gardiens de la paix, ayant pour la plupart aux environs de 25 ans, qui dans leur autobiographie contrainte évoquent au début de ce long rite qu'est la formation professionnelle le métier qu'ils viennent de quitter et, sans pouvoir le dévaloriser, doivent assumer le fait qu'ils l'ont exercé et celui qu'ils l'abandonnent (voir *infra*).

17- Nels ANDERSON, *Le Hobo, sociologie du sans-abri*, Paris, Armand Colin, 2011 (la publication initiale, aux Presses de l'université de Chicago, date de 1923).

18- Jean PENEFF, *Le Goût de l'observation. Comprendre et pratiquer l'observation participante en sciences*

en œuvre de mobilité professionnelle qui ne rend pas pour autant inopérante l'étude menée¹⁹. En revanche, lors de la grève de décembre 1995, plusieurs cheminots ont tourné au caméscope un véritable journal de grève, tel celui d'Alexandre Velasco, *Les Rendez-vous de décembre*, dont deux ans plus tard se sont inspirés la cinéaste Dominique Cabrera et son scénariste Philippe Corcuff pour un film de fiction, *Nadia et les hippopotames*. La spécificité de ce type de narration pour ce conflit social est d'autant plus surprenante qu'il n'a pas vraiment de postérité. Plus tard, deux mouvements importants de cheminots, en 2003 et 2007, en dépit de leur ampleur²⁰, n'ont pas connu semblable recours à l'image ; il serait néanmoins intéressant d'étudier l'usage de l'écriture numérique (et éventuellement des modalités de sa mise en ligne) à l'occasion de celui de 2007.

Beaucoup de questions

La première interrogation que suscitent ces textes est celle de leur chronologie et de son rapport à l'évolution des techniques de production (et dans ce cas de traction). C'est au sein de la génération de la Monarchie de Juillet qu'éclôt la parole ouvrière, en 1836 avec les *Mémoires d'un ouvrier rouennais* de Charles Noiret et l'année suivante avec *Les Heures de liberté d'un ouvrier* de Théodore Lebreton²¹. Ces temps sont aussi ceux des premiers tours de roue d'une technologie ferroviaire qui n'est plus balbutiante, comme s'il était malaisé de s'appropriier en même temps un outil de travail et des modalités d'expression : le bouleversement dans ce monde social en constitution des travailleurs des chemins de fer est celui des techniques et il n'autoriserait pas ce tâtonnement qui permet de passer de la parole à l'écriture. Certes, cette hypothèse ne peut que nous donner des pistes, tant elle semble peu ouvragée et

sociales, Paris, La Découverte, 2009. L'auteur insiste (p. 207-208) sur l'importance du « degré d'engagement dans le travail » des chercheurs pratiquant l'observation participante ; or, nous sommes là, *volens nolens*, en une dynamique de déprise qui enlève toute pertinence à la question même d'observation participante.

19- Christian CHEVANDIER, « Le travail, l'expérience, l'historien », in Anne-Marie ARBORIO, Yves COHEN, Pierre FOURNIER, Nicolas HATZFELD, Cédric LOMBA et Séverin MULLER (dir.), *Observer le travail. Histoire, ethnographie, approches combinées*, Paris, La Découverte, collection « Recherches », 2008, p. 215-228.

20- Le nombre de grévistes à la SNCF en 2007 a été considérable, notamment parmi les cadres, groupe plus habitué à adopter une position de retrait voire d'hostilité lors des conflits sociaux tout en profitant de leurs acquis en une démarche de passager clandestin (*free rider*) mise en évidence par Mancour Olson.

21- Alain DEWERPE, *Le Monde du travail en France, 1800-1945*, Paris, Armand Colin, 1989, p. 66.

dans la mesure où elle tend à ne pas distinguer un groupe social d'un individu. La seule donnée de l'âge au recrutement des cheminots, donc de l'importance de la sociabilisation antérieure en d'autres corporations, en montre la fragilité, quand bien même l'acculturation des nouveaux cheminots ne doit pas être sous-estimée, ni le rôle important dans la corporation des élites de proximité (notamment le petit encadrement et les syndicalistes, deux sous-groupes essentiels dans le monde ferroviaire). Mais la concomitance problématique des débuts d'une pratique sociale et de ceux d'une pratique professionnelle caractérisée notamment par la prévalence de la technologie ne doit pas être ignorée. Les récits de mécaniciens ayant vécu la transition de la traction thermique à la traction électrique soulignent la prégnance de cette donnée : la formidable mutation de leur travail, si forte qu'elle leur permet de ne pas changer de métier (à tel point que l'on parle encore de mécanicien pour les TGV, en dépit des tentatives de la SNCF pour imposer un autre syntagme) fut pour le moins ambiguë, paradoxalement dépréciative autant que valorisante tandis que l'assimilation en un métier perpétué des deux modes d'exercice nécessitait que certains des praticiens osent l'écriture de cette singulière épreuve.

L'historien peut faire source de tout texte. L'autobiographie, tout comme le témoignage oral (qui par surcroît est souvent sollicité), doit être soumise à la même critique que toute source²². Le moment de l'écriture doit ainsi être appréhendé en tenant compte de la distance qui sépare le témoignage du temps évoqué sans oublier le contexte de sa production. Ainsi, publié en 1969²³, le récit par Léon Bronchart de son refus de conduire pour l'occupant un train de prisonniers n'est alors en rien un discours attendu ; dès lors, l'intérêt qu'il suscite aujourd'hui doit être différent que s'il était paru deux ou trois décennies plus tard, à un moment où fort était le grief fait aux cheminots d'avoir conduit, sous l'Occupation, les convois de captifs des Allemands. Le récit de sa déportation a été diffusé et sa mémoire entretenue par les anciens du camp de Dora, mais cet épisode ferroviaire de sa vie de résistant n'est vraiment connu que depuis sa mention par Serge Klarsfeld lors du colloque organisé en juin 2000 par l'AHICF : « On m'a signalé qu'un conducteur de train de Brive, Léon Bronchart, aurait refusé de conduire un convoi en 1942²⁴. » Ce n'est pas parce que des gestes semblables ne sont pas connus qu'ils n'ont pas

22- Antoine PROST, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, 1996, p. 55-77.

23- Léon BRONCHART, *Léon Bronchart...*, *op. cit.*

24- Serge KLARSFELD, « L'acheminement des Juifs de province vers Drancy et les déportations », *Une entreprise publique pendant la guerre : la SNCF, 1939-1945*, Paris, Presses universitaires de France, 2001, p. 143-158. Notons l'orthographe alors incertaine du patronyme du mécanicien. Voir aussi Marie-Noëlle POLINO, « Léon Bronchart... », *art. cit.*

eu lieu, et leur mémoire a pu d'autant plus aisément être occultée que ces faits de résistance ordinaire n'ont pas semblé si exceptionnels qu'ils devaient être rapportés : la résistance au quotidien, solidarité et empathie relevant de la décence commune²⁵, a été si fréquente lors des années d'occupation que son souvenir s'est enfoui²⁶. Comme toute source, l'autobiographie doit être confrontée, s'il s'agit d'établir un fait, à d'autres documents. Le mythe d'une hérédité professionnelle des travailleurs des chemins de fer²⁷ (que pourrait étayer la part des fils de cheminots parmi les autobiographes, comme si la filiation autorisait voire stimulait une écriture de soi qui serait alors une écriture des siens) est mieux appréhendable depuis que des études ont été menées sur les origines géographiques et sociales des cheminots français²⁸. Les discours sur des promotions entières d'élèves de centre d'apprentissage faisant leur carrière à la SNCF en dépit des bien meilleurs salaires que leur proposait l'industrie privée pourraient ainsi être confrontés à une prosopographie d'une ou plusieurs promotions établies grâce à des dossiers de retraite. Les archives de la SNCF conservées à Béziers permettraient au moins d'envisager avec rigueur la part de la mobilité d'entreprise et, au-delà, la fonction de ces discours. Une telle approche critique n'empêche évidemment pas la « lecture sympathique » que prône Philippe Lejeune.

Une autre question, celle des traces, doit prendre en compte les conditions du passage à l'acte d'écriture. J'avais écrit, à propos du romancier Georges Valero dont je préparais la biographie²⁹ et des autres écrivains de la poste : « La relative abondance du genre est peut-être due à la forte intériorisation par les postiers de cette valeur de l'écrit dont ils sont un vecteur quotidien » et, dans une correspondance privée³⁰, le sociologue Georges Ubbiali s'était quelque peu gaussé, ironisant sur une « transsubstantiation à travers les sacs de courrier » dans un groupe professionnel recruté par des concours où l'écrit est déterminant. Or, d'autres groupes professionnels passent des examens d'entrée ou des concours. C'est le cas des gardiens de la paix, dont les épreuves

25- Jean-Claude MICHÉA, *Orwell anarchiste tory*, Paris, Climats, 1995.

26- Pierre LABORIE, *Le Chagrin et le venin. La France sous l'Occupation, mémoire et idées reçues*, Paris, Bayard, 2011.

27- Mythe que l'on trouve dans beaucoup de groupes professionnels.

28- « Origines sociales et géographiques des cheminots français », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 22 (printemps 2000).

29- Christian CHEVANDIER, *La Fabrique d'une génération. Georges Valero, postier, militant et écrivain*, Paris, Les Belles Lettres, 2009.

30- Courriel du 14 septembre 2003, que l'auteur m'autorise à citer.

sont longtemps tout aussi scolaires (avec dictée et rédaction). Quant aux jeunes femmes voulant commencer une formation initiale les conduisant à un diplôme d'infirmière, le concours qu'elles passent depuis le début du xx^e siècle comporte aussi une dictée et une rédaction. Ces deux groupes ne se sont pourtant pas livrés, à l'exception de syndicalistes ou de militants et à partir des années 1970³¹, à la pratique autobiographique. La hausse du niveau culturel général de la population, anticipée par les plus fortes exigences que nécessitaient pour les infirmières les progrès de la médecine, a conduit ce groupe professionnel à jouir dans les années 1970 d'un fort capital culturel qui contrastait avec la faiblesse de leurs revenus³². Or, le récit (normatif et parfois même performatif) de la pratique du travail tient dans ces deux groupes sociaux une place essentielle, en un rapport écrit/oral assez complexe dans le cadre des transmissions. Les comptes rendus et consignes écrits à propos de chaque patient dans les « cahiers de relève » tout comme les mains courantes sont des pratiques d'écriture normalisées complémentaires aux propos tenus lors des réunions à chaque changement d'équipe, la relève dans les services hospitaliers et l'appel dans les commissariats. Cette rapide mise en perspective ne doit pas ignorer d'autres éléments, comme celui du genre de l'écriture, mais renvoie bien à la subordination : sujétion de l'agent de police à l'État et au pouvoir judiciaire qu'il représente et sert, mais plus encore à sa hiérarchie, soumission des femmes soignantes au savoir médical et à la légitimité collective (communale, puis nationale) de l'institution hospitalière. Quant aux employés des chemins de fer, en dépit de leur réputation de corporation combative (bien loin au demeurant de la réalité d'un groupe social réformiste), n'est-ce pas la soumission à l'ordre technologique et à la crainte du risque légal de tout manquement, à la source dans ce secteur d'activité de la culture structurante de la sécurité, qui stigmatise toute démarche individuelle, et l'écriture en est une (ce qui n'est pas le cas d'une œuvre filmée, dont les « acteurs » assument les divers sens de ce terme) ? Nous sommes pourtant loin ici de cette « mémoire des pauvres » souvent si douloureuse et dont Albert Camus nous explique que, « pour bien supporter, il ne faut pas trop se souvenir »³³. Ces métiers, à la forte identité, ne sont pas insupportables.

31- Alors que la communication de Véronique Leroux-Hugon souligne le tarissement, ces années-là, des écritures biographiques de cheminots conservées dans les fonds de l'APA.

32- Pierre BOURDIEU, *La Distinction*, Paris, Minuit, 1979, p. 372-374 et 410-413. Pour une approche des pratiques autobiographiques du personnel hospitalier, Christian CHEVANDIER, *L'Hôpital dans la France du xx^e siècle*, Paris, Perrin, 2009, p. 326-330.

33- Albert CAMUS, *Le Premier homme*, Paris, Gallimard, 1994, p. 79.

L'absence de trace ne signifie pas qu'il n'y a pas eu pratique, et le cas des agents de police, au plus bas de la hiérarchie de l'institution policière, est exemplaire. Car il y a ces autobiographies sous la contrainte que consignent les gardiens de la paix parisiens de la première moitié du xx^e siècle peu après leur entrée en école de police³⁴. Elles sont beaucoup moins librement rédigées que les *Autobiographies de criminels*³⁵ suscitées par le docteur Alexandre Lacassagne à la fin du xix^e siècle dans la mesure où les jeunes agents en formation savent qu'ils seront lus par des chefs dont dépend leur carrière tandis que la plupart des détenus avaient déjà été jugés, condamnés et n'attendaient aucun bénéfice de cet exercice. Et puis, il y a les textes dont on ignore tout, à commencer par leur existence : c'est par hasard que l'historien Quentin Deluermoz qui préparait une thèse consacrée aux policiers parisiens avant la Grande Guerre a déniché un cahier manuscrit écrit par un agent du 20^e arrondissement en hommage à un de ses jeunes collègues, tué par un souteneur lors de sa première nuit de service à l'été 1905. Écrit sans perspective de publication, échoué un peu par hasard dans le dossier administratif de la victime, il fut retrouvé des décennies plus tard aux Archives de la préfecture de Police de Paris³⁶. La contingence n'est pas secondaire dans cette invention. Et la question se pose aussi pour les employés des chemins de fer³⁷.

Une écriture de soi peut-elle être cheminote ?

Pourquoi tant d'écrits de mineurs³⁸ et si peu de travailleurs du rail ? Les cheminots n'écrivaient-ils pas leur vie ? Ou a-t-on oublié ces écrits, les a-t-on

34- Sur la pratique de l'écriture des gardiens de la paix, voir le chapitre « La difficulté d'écrire », Christian CHEVANDIER, *Policiers dans la ville. Une histoire des gardiens de la paix*, Paris, Gallimard, 2012.

35- Philippe ARTIÈRES, *Livre des vies coupables. Autobiographies de criminels (1896-1909)*, Paris, Albin Michel, 2000.

36- Eugène CORSY, « La médaille du mort », in Quentin DELUERMOZ, présentation et annotation, *Chronique du Paris apache (1902-1905)*, Paris, Le Mercure de France, 2008, p. 137-187.

37- C'est en préparant ma thèse sur les Ateliers PLM d'Oullins que j'ai découvert qu'un arrière-grand-oncle immigré y avait travaillé avant que la famille de son frère, mon bisaïeul, ne vienne en France pour s'installer dans cette banlieue ouvrière de Lyon. Avec un troisième frère, ils échangeaient une copieuse correspondance. Je n'ai pas retrouvé de lettre dans laquelle l'expérience de l'usine ferroviaire aurait pu être décrite.

38- Sur la littérature minière, Diana COOPER-RICHET, *Le Peuple de la nuit. Mines et mineurs en France XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Perrin, 2002, p. 175-210. Remarquons que *Germinal* supplante *La Bête humaine* (dont c'est surtout l'adaptation par Jean Renoir qui a été appropriée par les cheminots en une interprétation pour le moins méliorative, Michel IONASCU, *Cheminots et cinéma : la représentation d'un groupe social dans le cinéma et l'audiovisuel français*, Paris, L'Harmattan, 2001) comme

perdus ? Mais si pour les milieux populaires, contrairement aux détenteurs de divers types de capital, l'expérience ne vaut d'être relatée que si elle est exceptionnelle, voire exemplaire³⁹, pénétrer les entrailles de la terre serait plus remarquable que de mettre en œuvre une technologie qui bouleverse le rapport de l'homme à son espace, à l'exception peut-être de ceux qui dirigent ces lourdes machines, ce qui explique l'importance (relative) du corpus des écrits de mécaniciens, quand bien même ils furent sollicités ? Cette discrétion des lampistes et des cheminots les moins prestigieux (ici encore, les travailleurs de la voie sont singulièrement absents) est archétypique de celle de la corporation, comme si le travail en commun ne permettait pas une écriture individuelle⁴⁰, ce que renforce le caractère extraverti du groupe social, fort différent en cela du monde de la mine.

Toute écriture est transgression, *a fortiori* l'écriture de soi. Elle nécessite des conditions qui, en dehors même des modalités matérielles, en atténuent la dimension transgressive. Or, ceux du chemin de fer sont de ces « métiers hors-culture » qui ne s'accordent que malaisément avec la condition littéraire⁴¹. Alors, si certains se livrent à l'écriture de soi, qui en milieu populaire est toujours une écriture des autres, et quand la rédaction suscite des réactions pour peu qu'elle soit connue, ces rares récits sont d'autant plus précieux. Dans ce monde ouvrier où la vie est souvent si dure, la décence commune peut impliquer tout autant le silence que la parole, d'où cette difficulté à la proférer, à la diffuser.

Références bibliographiques

Documents à valeur de source

ARGALON André, « août 1953 », in « Les conflits sociaux dans les transports par fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 19 (automne 1998), p. 117-129.

ARMAND Louis, *Propos ferroviaires*, Paris, Fayard, 1970.

BESSE Annie, « Ce que furent les grèves du mois d'août », *La Nouvelle Critique*, n° 48 (septembre-octobre 1953), p. 17-34.

archétype du roman social. Voir Françoise et Jean FOUASTIÉ, *Les Écrivains témoins du peuple*, Paris, J'ai lu, 1964, p. 415-416.

39- « Il faut avoir vécu des choses éthiquement intéressantes, une histoire ne vaut d'être racontée que si elle a une valeur éthique », Bernard LAHIRE, *La Raison des plus faibles. Rapport au travail, écritures domestiques et lectures en milieux populaires*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1993, p. 149.

40- Plus peut-être qu'un concours d'autobiographie, des ateliers d'écriture collective pourraient dans ce milieu être féconds.

41- Bernard LAHIRE, *La Condition littéraire. La double vie des écrivains*, Paris, 2006.

- BRONCHART Léon, *Léon Bronchart... Ouvrier et soldat, un Français raconte sa vie*, Vaison-la-Romaine, imprimerie H. Meffre, 1969.
- CORSY Eugène, « La médaille du mort », in Quentin DELUERMOSZ, présentation et annotation, *Chronique du Paris apache (1902-1905)*, Paris, Le Mercure de France, 2008, p. 137-187.
- NOBLEMAIRE Gustave, *Hommes et choses du chemin de fer*, Paris, Imprimerie P. Dupond, 1905.
- SEMBÈNE Ousmane, *Les Bouts de bois de Dieu*, Paris, Le Livre contemporain, 1960.
- *Le Docker noir*, Paris, Nouvelles éditions Debresse, 1956.
- SURLEAU Frédéric, LÉVI Robert, « Mémoires d'ingénieurs, destins ferroviaires. Autobiographies professionnelles de Frédéric Surleau (1884-1972) et Robert Lévi (1895-1981) », *Revue d'histoire des chemins de fer hors série*, n° 8 (2007).
- VERRIER Christian, *Poser le sac, journal de grève, 1995*, Saint-Gemme, Presses universitaires de Saint-Gemme, 2006, consultable (novembre 2012) à l'adresse : <http://www.barbier-rd.nom.fr/journal.greve.html>

Bibliographie

- [Coll.], « Origines sociales et géographiques des cheminots français », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 22 (printemps 2000).
- [Coll.], *Une entreprise publique pendant la guerre : la SNCF, 1939-1945*, Paris, Presses universitaires de France, 2001.
- ANDERSON Nels, *Le Hobo, sociologie du sans-abri*, Paris, Armand Colin, 2011 (1923).
- ARBORIO Anne-Marie, COHEN Yves, FOURNIER Pierre, HATZFELD Nicolas, LOMBA Cédric, MULLER Séverin (dir.), *Observer le travail. Histoire, ethnographie, approches combinées*, Paris, La Découverte, 2008.
- ARTIÈRES Philippe, *Livre des vies coupables. Autobiographies de criminels (1896-1909)*, Paris, Albin Michel, 2000.
- BÉROUD Sophie, RÉGIN Tania (dir.), *Le Roman social, littérature, histoire et mouvement ouvrier*, Paris, l'Atelier, 2002.
- BOURDIEU Pierre, *La Distinction*, Paris, Minuit, 1979.
- CAMUS Albert, *Le Premier homme*, Paris, Gallimard, 1994.
- CHEVANDIER Christian, *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002.
- « Le travail, l'expérience, l'historien », in ARBORIO Anne-Marie et al. (dir.), *Observer le travail. Histoire, ethnographie, approches combinées*, Paris, La Découverte, 2008, p. 215-228.

- *La Fabrique d'une génération. Georges Valero, postier, militant et écrivain*, Paris, Les Belles Lettres, 2009.
- *L'Hôpital dans la France du XX^e siècle*, Paris, Perrin, 2009.
- *Policiers dans la ville. Une histoire des gardiens de la paix*, Paris, Gallimard, 2012.
- RIBEILL Georges, VERGEADE Marie-Suzanne (dir.), « Images de cheminots, entre représentations et identités », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 36-37 (printemps-automne 2007).
- COOPER-RICHET Diana, *Le Peuple de la nuit. Mines et mineurs en France XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Perrin, 2002.
- DAUMAS Jean-Claude (dir.), *Dictionnaire historique des patrons français*, Paris, Flammarion, 2010.
- DELUERMOZ Quentin, présentation et annotation, *Chronique du Paris apache (1902-1905)*, Paris, Le Mercure de France, 2008.
- DEWERPE Alain, *Le Monde du travail en France, 1800-1945*, Paris, Armand Colin, 1989.
- FOUASTIÉ Françoise et Jean, *Les Écrivains témoins du peuple*, Paris, J'ai lu, 1964.
- IONASCU Michel, *Cheminots et cinéma : la représentation d'un groupe social dans le cinéma et l'audiovisuel français*, Paris, L'Harmattan, 2001.
- JACQUET Joseph (dir.), *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Paris, Éditions sociales, 1967.
- KLARSFELD Serge, « L'acheminement des Juifs de province vers Drancy et les déportations », in *Une entreprise publique pendant la guerre : la SNCF, 1939-1945*, Paris, Presses universitaires de France, 2001, p. 143-158.
- LABORIE Pierre, *Le Chagrin et le venin. La France sous l'Occupation, mémoire et idées reçues*, Paris, Bayard, 2011.
- LAHIRE Bernard, *La Raison des plus faibles. Rapport au travail, écritures domestiques et lectures en milieux populaires*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1993.
- *La Condition littéraire. La double vie des écrivains*, Paris, La Découverte, 2006.
- MICHÉA Jean-Claude, *Orwell anarchiste tory*, Paris, Climats, 1995.
- PENEFF Jean, *Le Goût de l'observation. Comprendre et pratiquer l'observation participante en sciences sociales*, Paris, La Découverte, 2009.
- POLINO Marie-Noëlle, « Léon Bronchart, ouvrier, soldat... et cheminot : un destin, une figure », *Revue d'histoire des chemins de fer hors série*, n° 7, 2^e édition (août 2004), p. 160-172.
- PROST Antoine, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, 1996.