

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

36-37 | 2007
Images de cheminots

Les permissionnaires du front face aux cheminots pendant la Première Guerre mondiale. Conclusion

Front combatants on leave and railwaymen during the Great War: concluding remarks

Antoine Prost



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/103>

DOI : 10.4000/rhcf.103

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2007

Pagination : 106-109

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Antoine Prost, « Les permissionnaires du front face aux cheminots pendant la Première Guerre mondiale. Conclusion », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/103> ; DOI : 10.4000/rhcf.103

Tous droits réservés

Les permissionnaires du front face aux cheminots pendant la Première Guerre mondiale.

Conclusion

Antoine Prost

Professeur émérite à l'université Paris I – Panthéon-Sorbonne

On hésite à ajouter un commentaire à cet exposé si riche qui souligne l'antithèse du combattant et du cheminot « embusqué », contesté, ridiculisé et vilipendé dès qu'il tente de faire respecter un ordre jugé par les permissionnaires illégitime.

Si l'on prend pourtant quelque recul envers cette situation, il apparaît que cheminots et permissionnaires sont également les victimes de contraintes qui leur échappent, aux uns et aux autres. Nous n'avons sans doute pas assez pris conscience des dimensions proprement monstrueuses de cette guerre bien plus que « grande » : elle a créé des problèmes hors de proportion avec les moyens disponibles pour y répondre. La bataille du Chemin des Dames, par exemple, a fait plus de blessés que n'auraient pu en opérer tous les chirurgiens des armées réunis. Il en va de même pour les transports : les besoins de transports étaient si considérables que les réseaux ne pouvaient y faire face correctement ; ils n'avaient ni le matériel, ni le personnel nécessaires et, d'ailleurs, quand la guerre prend fin, le matériel, mal entretenu du fait des urgences, est à bout de souffle. Dans cette situation extrêmement tendue, la priorité a été évidemment donnée aux convois indispensables à la bataille. Qu'on songe, par exemple, que la préparation d'artillerie du Chemin des Dames a demandé 872 trains et 26 150 wagons d'obus ! Même les blessés ne sont pas prioritaires, et l'on a vu, lors de cette bataille, un train d'évacuation mettre 18 heures pour franchir 10 km. La priorité absolue est aux renforts, aux munitions, à l'approvisionnement du front. Et pour ne pas encombrer les lignes vitales, on fait parfois passer les permissionnaires par des chemins détournés. C'est ainsi qu'un soldat originaire du Poitou, en ligne près de Nancy, qui a noté ses itinéraires de départ et de retour de permission à plusieurs reprises, ne passe jamais par Paris, mais par Vesoul, Dijon, Nevers et Vierzon : il est clair que l'on veille à décharger les lignes les plus stratégiques.

Dans ces conditions, la lenteur des trains de permissionnaires, leurs itinéraires incohérents, leur inconfort, étaient inévitables et elles plaçaient permissionnaires et cheminots dans un conflit sans issue, où l'agressivité compréhensible des premiers se nourrissait de l'impuissance des seconds. Les vrais problèmes étaient ailleurs : c'était l'incapacité de la direction des étapes à organiser l'accueil des permissionnaires dans les gares et surtout la priorité donnée aux convois civils dont le confort et la rapidité étaient vécus comme un déni de reconnaissance par les permissionnaires.

La discussion, comme l'exposé d'Emmanuelle Cronier, ont souligné à juste titre que les comportements des permissionnaires de 1915-1919 s'inscrivent dans une longue série : les trains de permissionnaires ont toujours été des lieux de cris, de chansons, de bagarres, de vitres et de portes brisées, où les contrôleurs brillaient généralement par leur absence. Ce qui se passe pendant la guerre ne surprend donc pas. Mais le phénomène prend alors une ampleur inédite, qui interroge. Il s'explique évidemment par les conditions de transport (inconfort, lenteur, etc.), et par la disparition provisoire de la hiérarchie de proximité : les liens qui unissent les soldats d'une escouade ou d'une section à leurs camarades et à leurs chefs ne jouent plus. Le groupe des permissionnaires est composé de soldats qui font connaissance, avec tous les phénomènes de surenchère réciproque que nourrit la volonté de s'affirmer ; ils ne peuvent avoir, pour les rares officiers ou sous-officiers qu'ils croisent, aucune estime personnelle. Ces « galonnés » ne sauraient donc avoir d'autorité réelle ; ils en ont conscience et ne se montrent guère. Cette situation n'est pas propre à la guerre de 1914-1918, ni à l'armée française. Pour toutes les armées, le regroupement de soldats en dehors de leur encadrement habituel est l'occasion de troubles et de difficultés.

Incontestables, ces raisons n'épuisent pas la question. Les troubles des trains de permissionnaires sont toujours les mêmes et tous les trains les connaissent. Cette généralité et cette constance ont quelque chose du rite : ce qui s'est construit là est une sorte de rite de passage. La transgression fait couple avec la discipline militaire ; elle est l'envers, arbitraire et gratuit, d'un ordre vécu lui aussi comme arbitraire et gratuit, dont les comiques ont exploité l'absurdité. S'en affranchir bruyamment est manifester qu'on change d'univers. Mais il y a plus. Emmanuelle Cronier a beaucoup insisté sur la théâtralisation. À juste titre. Le train de permissionnaires met en scène un acteur collectif : le poilu anonyme, viril, gaillard, chaleureux, à qui on ne la fait plus, face à d'autres acteurs

collectifs, eux aussi stéréotypés : l'embusqué, civil ou militaire, le galonné. Le chef de gare est comme une marionnette du Guignol lyonnais, un Pandore que Guignol bastonne régulièrement aux applaudissements des enfants : on ne serait pas vraiment parti en permission si l'on n'avait brocardé les chefs de gare au passage. On peut comparer ce rite au bizutage. Celui-ci met en scène deux groupes, appelés à n'en former plus qu'un, celui des anciens et celui des bizuts. Le train de permissionnaires ne peut pas mettre en scène le groupe des soldats sans repoussoir, et les repoussoirs possibles sont limités, puisque les soldats sont entre eux. Le chef de gare offre à point nommé une figure emblématique à la fois de la société civile et de l'autorité, et de plus il est un invariant dans le spectacle du train qui avance, puisqu'il y a par hypothèse un chef dans chaque gare qu'on traverse. Dans le rite qui se constitue, il est irremplaçable : personne d'autre ne peut tenir son rôle.

Or les rites ont toujours un sens, ou du moins une fonction. Dans le cas présent, il est tentant d'attribuer aux comportements des trains de départ, beaucoup plus agités que ceux du retour, une fonction cathartique. En mettant en scène leur propre brutalité, les soldats du front la mettent à distance ; ils s'en défont en la mimant, en la manifestant sur un mode ludique qui ne prête pas à conséquence. Ce qui, me semble-t-il, aide à comprendre pourquoi la participation à la tuerie n'a pas débouché sur une brutalisation de la société. De même, on peut se demander si l'infortune conjugale ressassée du chef de gare n'a pas pour fonction d'assurer une transition entre le monde sans femme du front et celui de l'arrière, en rassurant les soldats sur leur virilité tout en conjurant l'infidélité possible de leurs compagnes.

Il ne faut donc pas imaginer d'antagonisme véritable entre combattants et cheminots. Les soldats du front qui prennent à partie les cheminots n'ont pas de véritable animosité contre eux ; un peu d'envie sans doute, mais guère plus. Leurs cris, leurs provocations et leurs chansons ont d'abord valeur expressive : ils se défont, ce qui les aide à redevenir provisoirement des civils. Ils n'attendent rien des cheminots qu'ils brocardent, sinon que le train parte. Le couple cheminots / combattants ne fonctionne donc pas comme le couple propriétaire / locataire ou le couple patron / ouvrier : il n'a pas d'enjeu véritable. C'est pourquoi il ne survit pas aux conditions qui l'ont fait naître, et si l'on me permet de conclure sur un vœu, j'aimerais que l'histoire des cheminots s'intéresse un jour aux associations d'anciens combattants des différents réseaux de chemins de fer, qui n'ont jamais été étudiées. N'ont-elles pas constitué pourtant le lieu privilégié d'une reconstruction

mémorielle ? Comment cette reconstruction s'est-elle organisée, selon quelle chronologie, quelles scènes emblématiques, quelles significations majeures ? Cette dimension mémorielle me semble, en tout cas, fondamentale : la réalité des trains de permissionnaires est aussi le souvenir qu'en gardent poilus et cheminots.