

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

39 | 2008

Le livre des 20 ans de l'AHICF

Origines sociales et géographiques des cheminots français : regards croisés

Christian Chevandier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1018>

DOI : 10.4000/rhcf.1018

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2008

Pagination : 235-241

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Christian Chevandier, « Origines sociales et géographiques des cheminots français : regards croisés », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 39 | 2008, mis en ligne le 01 juin 2011, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1018> ; DOI : 10.4000/rhcf.1018

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.

Tous droits réservés

Origines sociales et géographiques des cheminots français : regards croisés

Christian Chevandier

- 1 Christian Chevandier a choisi de rappeler les travaux menés au sein de la commission « Histoire sociale des transports par fer » de l'AHICF par des étudiants en maîtrise soutenus par l'association et des généalogistes cheminots amateurs, qui ont contribué ensemble au volume « Origines sociales et géographiques des cheminots français », publié en 2000 à la suite du colloque qui avait permis d'échanger les résultats obtenus. Des représentants de plusieurs disciplines (histoire, démographie, sociologie) avaient accepté de commenter ces apports. Ce sont des extraits de leurs analyses qui sont reproduits ici, à la suite du sommaire de la 22^e livraison de la Revue d'histoire des chemins de fer qui a conservé sa valeur d'ouvrage de référence.

REVUE D'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER N° 22 (2000)

« Origines sociales et géographiques des cheminots français »,

Actes des Deuxièmes rencontres de la Commission « Histoire sociale des transports par fer » de l'AHICF accueillies par l'université de Paris I-Panthéon-Sorbonne (Centre d'histoire sociale du XXe siècle), Paris, 4 avril 1999.

Sommaire

Préface d'Antoine Prost

Contextes et comparaisons

François Robert, Le recensement de 1911 : méthodes, pratiques et exploitation.

Elise Feller, Les origines géographiques et sociales d'une cohorte d'agents des transports parisiens du début du XXe siècle.

Études monographiques de populations cheminotes

Le PLM

Christelle Geneste, Cheminots de la misère, les origines géographiques et sociales des cheminots de Villeneuve-Saint-Georges à partir du recensement de 1911.

Georges Ribeill, Les cheminots de Migennes (Yonne) en 1911.

Christian Chevandier, Être cheminot du PLM sur une colline de canuts : les cheminots de la Croix-Rousse, à Lyon.

L'Est

Luc Delmas, Mobilités et enracinement dans une cité cheminote lorraine au tournant du siècle : Conflans-Jarny.

Le Nord

Bernard Carcel, Les cheminots habitant le site d'Ermont et d'Eaubonne.

Valérie Danelle-Thiriet, Les cheminots de Saint-Quentin à partir des listes nominatives du recensement de 1911 : un groupe aux origines sociales et géographiques et au comportement social homogènes.

Le Midi

Catherine Marconis, Les origines géographiques et sociales des cheminots à Toulouse au début du XXe siècle.

L'Ouest et le PO

Alix Maurin et Véronique Icole, Les cheminots de Trappes.

Jean Castets, Éléments d'enquête sur les origines géographiques et sociales des employés au chemin de fer inscrits comme tels sur les listes nominatives du recensement quinquennal de 1911 à Granville (Manche).

Christine Chaoui, Les origines géographiques des cheminots de la Compagnie du Paris-Orléans (PO) sur le site ferroviaire de Tours-Saint-Pierre-des-Corps (1900-1936).

Conclusions : des représentations aux réalités

Michel Ionascu, L'image que donne le cinéma des origines géographiques et sociales des cheminots.

Christian Chevandier, Mobilités sociales et géographiques des travailleurs du rail en France au temps des compagnies : certitudes, vraisemblances et questionnements.

Critiques et perspectives d'une recherche

Guy Brunet, Pour une démographie historique des cheminots : concepts et méthodes, quelques suggestions.

Olivier Faron, « Race » ou population cheminote ?

Dominique Merllié, Quelques questions sociologiques soulevées par l'étude de la mobilité sociale des cheminots.

Yves Lequin, Clôture de la Journée.

Critiques et perspectives d'une recherche

Extrait de : Guy Brunet, « Pour une démographie historique des cheminots : concepts et méthodes, quelques suggestions »

Qu'en est-il de la fécondité des cheminots ?

- 2 Quelques textes se sont intéressés, à travers les informations fournies par les listes nominatives, à la dimension des familles et à la fécondité¹. Certains auteurs ont même évoqué un éventuel malthusianisme de la population cheminote. Redisons qu'il serait vraisemblablement plus pertinent de chercher à mesurer la fécondité de différents groupes de cheminots, en fonction par exemple du niveau de revenu, plutôt que globalement d'individus ayant des statuts sociaux et professionnels aussi différents qu'un cheminot-ingénieur et un cheminot-manœuvre en atelier.
- 3 Mais, surtout, je souhaite ici attirer l'attention sur une question de méthode : peut-on directement, à partir du nombre d'enfants recensés dans les ménages, établir la fécondité d'un couple et parler de malthusianisme ? La réponse est sans ambiguïté négative. Ce que nous apprend le recensement est uniquement le nombre d'enfants présents à une date donnée au sein du ménage de l'individu étudié : les enfants décédés, les enfants vivant ailleurs (jeune enfant en nourrice, adolescent placé en domesticité, jeune homme aux armées, enfant adulte et marié pour ne citer que ces exemples précis) ne sont pas signalés. Un couple peut ainsi avoir eu un nombre élevé d'enfants et apparaître, dans le recensement, sans descendance présente au sein du ménage. En outre, la dimension de la famille est fonction de plusieurs paramètres bien connus des démographes, dont celui de l'âge de la femme, de l'ancienneté du mariage et de la durée de celui-ci². Imaginons que l'on observe à un recensement trois couples : le premier vient juste de se marier et n'a pas d'enfants, le second est marié depuis cinq ans et a deux enfants, le troisième est marié depuis dix ans et a trois enfants. Cela a-t-il un sens d'établir une moyenne et de dire que la fécondité de ces couples est de 1,67 enfant en moyenne ? Non, bien entendu. Il faudrait pour le moins tenir compte de l'âge des couples observés ou de l'ancienneté du mariage. A. Maurin et V. Icole signalent ainsi : « Le vieillissement progressif des cheminots au fil des recensements : alors que plus de la moitié a moins de trente ans en 1921, ce sont les 31/40 ans qui deviennent de plus en plus nombreux, près de 44 % des cheminots appartenant à cette classe d'âge en 1931³. » Il est donc illusoire de chercher à déduire une évolution de la fécondité à partir du nombre d'enfants présents dans des ménages qui n'en sont pas au même stade de leur cycle de vie familiale. Or c'est ce type de calcul qui est parfois imprudemment tenté : par exemple qu'il y ait en moyenne, dans une commune donnée et à une date donnée, 1,5 enfant présent par ménage de cheminot et 2,2 par ménage d'agriculteur peut tout aussi bien provenir d'un âge différent des chefs de ménages observés ou d'une moindre mobilité des enfants d'agriculteurs que d'une

fécondité plus élevée des agriculteurs. Un effort semble ici encore nécessaire de la part des historiens pour maîtriser les méthodes et les concepts de la démographie, et une plus grande prudence est sans doute de mise dans l'approche de la fécondité.

- 4 Mesurer la fécondité des couples de cheminots passerait par la reconstitution de la vie féconde de ces couples à partir de l'état civil, selon la méthode exposée par Louis Henry⁴ : identifier l'acte de mariage et retrouver toutes les naissances successives issues de ces unions, en s'assurant de la stabilité géographique du couple ou en suivant celui-ci dans ses déplacements. Alors on pourrait établir la « descendance finale » (nombre d'enfants issus du couple) en fonction de la durée de l'union et de l'âge de la femme au mariage. On pourrait également observer le rythme de constitution de la descendance et rechercher des indices d'une éventuelle limitation volontaire des naissances : quel est l'intervalle entre le mariage et la première naissance ? quel est l'espacement entre les naissances successives ? quel est l'âge de la femme à la dernière maternité ? On possède maintenant des informations de cet ordre pour toutes les régions françaises, pour de nombreux groupes sociaux. Par comparaison on pourrait, alors et seulement alors, situer le niveau de la fécondité des ingénieurs-cheminots ou des ouvriers-cheminots et évoquer leur éventuel malthusianisme, en se rappelant, par exemple, que les générations féminines nées à la charnière du XIX^e et du XX^e siècle ont été particulièrement peu fécondes.

Extrait de : Olivier Faron, « "Race" ou population cheminote ? »

La construction d'un espace social national

- 5 La répartition géographique des cheminots apparaît *de facto* comme le fruit de deux logiques complémentaires : d'un côté, l'exode rural, et, de l'autre, les conditions des tracés du rail.
- 6 Les études aujourd'hui rassemblées démontrent avec éclat comment la naissance d'une nouvelle catégorie sociale comme celle des cheminots est en fait une émanation du monde rural. Par là même, on en arrive à rejeter l'idée de parcours complexes et évolutifs, étalés sur plusieurs générations : un paysan ayant des enfants artisans, des petits-enfants ouvriers et des arrière-petits-enfants travailleurs du rail... Rien de tout cela ne semble avéré. On assiste en fait essentiellement à un passage direct des campagnes aux compagnies ferroviaires. Très peu d'agents des transports parisiens sont par exemple fils d'ouvriers [E. Feller].
- 7 Sur ces logiques, somme toutes traditionnelles, de flux migratoires se greffe un déterminisme fort : l'appartenance à une compagnie hiérarchisée, qui embauche sur le territoire qu'elle contrôle. Il existe ainsi un lien quasi automatique entre les lieux de recrutement de la main-d'œuvre et la géographie ferroviaire. Les employés de Trappes remontent ainsi au sens propre du terme la voie ferrée [V. Icole -A. Maurin]. On retrouve la même chose pour le Paris-Lyon-Méditerranée qui embauche le long de son axe d'exploitation [Ch. Geneste]. Ce double processus entraîne une double logique d'implantation, qui permet de construire, ou mieux, de reconstruire un espace national. Il faut en fait séparer de véritables nœuds ferroviaires, qui constituent autant d'articulations majeures de l'installation de la population cheminote, de pôles de localisation moins marqués, où les travailleurs du rail sont complètement immergés dans une population aux activités les plus diverses.

- 8 Dans le premier cas, se mettent en place des mécanismes prononcés de reproduction sociale. L'assimilation d'individus d'origines multiples est contrebalancée par une tendance claire à l'auto-recrutement. Une règle se dessine : on est travailleur du rail de père en fils si le bassin ferroviaire est important et si la population cheminote est bien implantée depuis plusieurs générations sur le site [B. Carcel]. Sur celui d'Ermont et d'Eaubonne en 1911, 80 % de la première génération de cheminots sont d'origine rurale. 20 % correspondent à la deuxième génération, Paris ou le site même d'Ermont et d'Eaubonne étant la résidence d'emploi des parents à la Compagnie du Nord. Plus généralement, la consolidation de véritables sites cheminots débouche clairement sur des formes de stagnation. À Saint-Pierre-des-Corps, l'immobilisme social constitue une réalité prégnante d'une génération à l'autre comme entre les familles de l'époux et de sa femme [Ch. Chaoui]. Loin des véritables sites ferroviaires, c'est en revanche le contexte urbain qui prévaut. La situation de la Croix-Rousse est marquée par de multiples formes de cohabitation [Ch. Chevandier] : entre cheminots et canuts, entre cheminots et artisans...

Extrait de : Dominique Merllié, « Quelques questions sociologiques soulevées par l'étude de la mobilité sociale des cheminots »

Peut-on infirmer une légende ?

- 9 Si l'on peut constater qu'il est faux, au moins dans la période considérée, de dire que les cheminots se recrutent massivement dans des familles de cheminots, doit-on dire que le mythe ou la légende s'effondrent ? D'abord, il faudrait plutôt dire qu'ils se corrigent, puisque l'intuition qu'ils expriment sous une forme erronée en termes de recrutement se vérifie bien en termes de destinée. Mais, au-delà de ce déplacement de la signification à accorder à l'idée d'hérédité professionnelle, il faut se demander si la « vérité » que de tels stéréotypes peuvent exprimer relève effectivement de la vérification statistique.
- 10 Quand un groupe social présente une image de son identité à travers des récits ou des stéréotypes, il ne faut pas penser qu'il s'agisse, qu'il puisse s'agir habituellement, de description d'une moyenne statistique : les catégories les plus nombreuses ne sont pas nécessairement celles qui apparaissent comme les plus « typiques » et, inversement, les images sociales des groupes sociaux ne se cristallisent pas à partir des cas les plus nombreux⁵. On peut suivre sur ce thème les analyses de Luc Boltanski à propos des cadres en France, comme groupe social aux frontières floues, éventuellement très large, même si le cadre type est toujours décrit avec des traits qui restent rares et nullement caractéristiques de l'ensemble du groupe ou de ceux qui en revendiquent pour eux-mêmes l'étiquette. De même, explique Boltanski, qu'il y a des « chiens plus chiens que d'autres » (c'est-à-dire plus aptes à être reconnus comme chiens ou à venir à l'esprit quand on imagine un chien ou qu'on veut illustrer l'idée de chien), tous les « cadres » ne constituent pas également des exemples qui viennent spontanément à l'esprit, lorsqu'on se propose de décrire les cadres : on voit alors apparaître assez systématiquement des traits du cadre « type » qui sont en réalité statistiquement très rares, par exemple le trait « ancien élève de HEC »⁶. Même si les cheminots fils de cheminots sont (relativement) rares, minoritaires parmi les cheminots, il est probable qu'ils se sentent plus cheminots que les autres, plus prêts à parler pour le groupe, ou simplement à penser qu'il existe ou peut exister en effet comme groupe, ayant, au-delà des divisions catégorielles, une identité sociale identifiable, comme une sorte, justement, de famille, à laquelle on appartient plus facilement, plus naturellement, par destin familial, de père en fils. Ainsi y

a-t-il lieu d'entendre une forme de vérité sociale dans un discours qui apparaît tout à fait contraire aux faits si on le comprend comme ayant une pertinence statistique. S'il est utile de confronter les discours spontanés des groupes, ou de ceux qui s'en érigent en porte-parole, aux réalités observables – c'est là un bon réflexe sociologique –, une analyse sociologique plus poussée doit encore pouvoir rendre compte de la fonction de ces discours et du sens de l'écho qu'ils rencontrent, et continueront de rencontrer malgré les démentis statistiques.

NOTES

1. Ce thème revient notamment dans les textes de Ch. Geneste, d'A. Maurin et V. Icole, de B. Carcel et dans la synthèse de Ch. Chevandier.
 2. Les bases de cette méthode ont été exposées par L. Henry, *Manuel de démographie historique*, Genève, Droz, 1970, 146 pages. L'application de cette méthode a donné lieu à des dizaines de monographies.
 3. Voir le texte de A. Maurin et V. Icole.
 4. *Ibidem*.
 5. Cela peut être illustré par l'histoire même du terme « cheminot », qui a désigné une partie des travailleurs de la voie avant de connaître la fortune qui l'a imposé comme terme général pour englober tous les salariés des chemins de fer.
 6. Luc Boltanski, *Les Cadres. La formation d'un groupe social*, Paris, Éd. de Minuit, 1982, p. 463-471.
-

AUTEUR

CHRISTIAN CHEVANDIER

Historien, maître de conférences à l'université Paris I - Panthéon-Sorbonne