

Histoire et culture d'entreprise sont-elles antinomiques ? Le cas de la SNCF

Georges Ribeill



Édition électronique

URL : <http://communicationorganisation.revues.org/1764>
DOI : 10.4000/
communicationorganisation.1764
ISSN : 1775-3546

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 mai 1995
ISSN : 1168-5549

Référence électronique

Georges Ribeill, « Histoire et culture d'entreprise sont-elles antinomiques ? Le cas de la SNCF », *Communication et organisation* [En ligne], 7 | 1995, mis en ligne le 26 mars 2012, consulté le 01 octobre 2016. URL : <http://communicationorganisation.revues.org/1764> ; DOI : 10.4000/
communicationorganisation.1764

Ce document a été généré automatiquement le 1 octobre 2016.

© Presses universitaires de Bordeaux

Histoire et culture d'entreprise sont-elles antinomiques ? Le cas de la SNCF

Georges Ribeill

- 1 Quels rapports entretient une entreprise publique créée en 1937 avec sa propre histoire, ou avec l'histoire antérieure des chemins de fer qu'exploitaient des Compagnies dont elle est l'héritière ? La thèse ici développée établit comment la culture de l'entreprise, à dominante progressiste au plan technique et corporatiste au plan social, a longtemps tendu à occulter une histoire globale, traversée de difficultés, voire de ruptures aux plans politique, financier et social, au profit d'une épopée technique valorisant l'innovation permanente et la pensée prospective des ingénieurs plutôt que des bilans critiques rétrospectifs. L'institution s'efface ainsi derrière son instrument, le *chemin de fer*, tandis que son passé se fond dans celui d'une *évolution technique*, née avec la Révolution industrielle dont le chemin de fer fut l'une des figures de proue. Réductrice, cette histoire se résume ainsi à la vitrine des progrès techniques accomplis, jalonnés de records de vitesse. Bouleversant les métiers du rail, l'évolution technique a induit par ailleurs au sein du corps social cheminot une culture corporatiste, longtemps introvertie et passéiste, accrochée à une mythologie de l'âge d'or du rail, nostalgique du temps de la vapeur et de ses héros anonymes qu'étaient les *gueules noires* de la traction. Il faudra attendre la dernière décennie pour que naisse une véritable préoccupation historique et patrimoniale au sein de la SNCF, relayée par le concours d'une structure et d'historiens spécialisés.

Une culture technique dominante tournée vers l'avenir

- 2 L'émulation technologique, l'innovation technique imprègnèrent très tôt la culture dominante des premières compagnies françaises (G. Ribeill, 1993). Une fois leur monopole établi, s'ouvre un âge d'or, marqué par la conquête de vitesse accrue des trains, de puissance des locomotives, de sécurité de l'exploitation, autant de domaines ouverts à la fringale des ingénieurs. Organe commun à l'ensemble des grands réseaux, la *Revue*

générale des chemins de fer, créée en 1872 (notée par la suite RGCF), devint ainsi la vitrine publique de leurs innovations et la tribune vivante de leur émulation. Plus que des bilans rétrospectifs, des études financières ou commerciales, c'était l'exposé des dernières innovations techniques qui y était privilégié.

- 3 Lorsqu'au sortir de la guerre, la SNCF connaît aux plans financier et politique de sérieuses difficultés ternissant son image publique, elle va se doter d'un périodique annuel, *L'Année ferroviaire*, qui, édité par la Librairie Plon de 1947 à 1967, allait rassembler articles d'actualité ferroviaire, statistiques et fiches techniques sur les derniers matériels promus. Dans son avant-propos au premier de ces volumes, le directeur général M. Lemaire le présentait comme un outil de communication externe qui, en « répondant à un besoin jusqu'ici non satisfait », était susceptible « de renseigner le public, ou d'aider dans leurs études les financiers, les économistes, les ingénieurs ou les sociologues ».
- 4 Après la révolution majeure que fut le choix de l'électrification du réseau en courant industriel (25 kV, 50 Hz), inauguré pour la ligne du minerai Valenciennes-Thionville en 1954, innovation dont le dirigeant Louis Armand avait été le promoteur dès la guerre, après les records mondiaux de vitesse (331 km/h) du 28 et 29 mars 1955 conquis par deux fameuses locomotives, la CC 7107 et la BB 9004, son blason ainsi redoré, la SNCF entend affirmer son leadership mondial en matière de techniques ferroviaires. S'ouvre une période que l'on peut qualifier de narcissisme technologique. Son savoir-faire est mis en vitrine, diffusé vers l'étranger par une nouvelle revue, *Techniques ferroviaires françaises* (1961-1966), puis *Nouvelles ferroviaires françaises* (1967-1975), avec sa doublure anglaise, *French Railway Techniques* (1958-1981).
- 5 Depuis longtemps, en fait, la SNCF sait profiter de l'engouement populaire pour le chemin de fer, pour promouvoir ou renforcer son image à la fois techniciste et progressiste, à travers des ouvrages qu'elle inspire plus ou moins directement, ouvrages de vulgarisation ou histoires du rail réduites le plus souvent à l'épopée des techniques ferroviaires. Une image ainsi promue dans l'un des tous premiers *Que sais-je ?* paru en 1943 (n° 86), *Les chemins de fer*, signé du grand vulgarisateur Pierre Devaux et régulièrement réédité avec la nécessaire mise à jour. De même dans les incontournables numéros spéciaux de *Science et Vie* dévolus aux Chemins de fer, dont les multiples éditions¹ connaîtront jusqu'en 1975 une forme canonique, réunissant des articles techniques rédigés pour l'essentiel par des ingénieurs de la SNCF et introduits par son directeur général, offrant un panorama de l'élan innovateur ininterrompu.
- 6 Ecrits par des journalistes ou cadres cheminots, de nombreux livres, paraîtront après-guerre : reportages documentaires² ou historiques³ dans la lignée du livre à succès, superbement illustré, de Ch. Dollfus et E. de Geoffroy, paru en 1935⁴.
- 7 Mais la SNCF elle-même, sous la plume de ses ingénieurs mobilisés, élabore quelques auto-portraits officiels : après l'ouvrage didactique de L. Delacarte, *Découverte du Rail* (Fayard, 1959), *Les chemins de fer*, ouvrage collectif édité chez Larousse en 1964, constitue une véritable encyclopédie de 448 pages, image attractive de la modernité du rail, qui inspirera de nombreuses vocations de cheminots !
- 8 Il faut attendre la fin de cette période narcissique et l'entrée dans un nouveau cours commercial, après l'importante réforme en 1971 des relations entre l'État et une SNCF confrontée à la concurrence aiguisée de l'air et de la route⁵, pour que ses auto-portraits ultérieurs prennent l'allure de mises au point sur l'entreprise publique, rédigés non plus

par ses ingénieurs mais par son directeur financier⁶ ou son directeur de la communication⁷.

Les traditionnels supports institutionnels de la culture corporatiste cheminote

- 9 Les compagnies de chemins de fer furent en France pionnières en matière de journaux d'entreprise. À l'issue d'une mission d'études aux États-Unis, le PLM crée en janvier 1929 Le Bulletin PLM, qui va cultiver aussitôt le thème culturel intégrateur de la « grande famille » cheminote du PLM, promu avant 1914 par l'un de ses dirigeants. La même année, voit le jour Le PO illustré. Le contenu rédactionnel de ces deux journaux vise à la fois à informer l'agent des dernières nouveautés techniques ferroviaires et à guider l'économie domestique de son foyer dans leurs rubriques de bricolage, jardinage, recettes de cuisine et ouvrages de tricot. Jusqu'aux rubriques récréatives, l'utilitaire n'est jamais perdu de vue : les mots-croisés sont l'occasion de réviser la géographie ferroviaire, de décliner les gares du réseau. Dans ses rubriques culturelles, des articles historiques viennent inscrire dans la mémoire de l'agent le glorieux passé de la compagnie, l'extension géographique de son réseau et les progrès de ses techniques. Si, sous la houlette de Raoul Dautry, son impétueux directeur parachuté à sa tête en 1928, le Réseau de l'État (ex-Ouest) lance en 1931 L'Etat, notre Réseau, autre « revue de famille » mais cultivant plutôt à travers de vigoureux éditoriaux l'appel des agents à la mobilisation, c'est que l'exploitation de ce réseau, handicapé par la pauvreté du territoire desservi, doit être redressée.
- 10 Disposant ainsi de plusieurs modèles, en 1938 la SNCF retiendra celui du Bulletin PLM pour son journal interne Notre Métier. Ses trois premiers responsables successifs, Louis Geoffroy (1938-1948), Roger Ferlet (1948-1966) puis Jean Salin (1967-1979), tous issus du PLM, élargiront sa tradition idéologique d'emprise professionnelle, culturelle et familiale à toute la nouvelle « grande famille SNCF ». Après l'éclipse de la guerre, Notre Métier renaît à la Libération, plus énergique que jamais pour accompagner notamment la corporation dans la seconde « bataille du rail » qu'elle livre, celle de la restauration vitale et urgente du chemin de fer profondément meurtri par la guerre. Mais transformé en outil de communication à la fois interne et externe, diffusé par abonnement payant en milieu cheminot et vendu aussi au public, l'hebdomadaire, par petits pas, va transformer en douceur son titre de Notre Métier, l'hebdomadaire du cheminot (1950) en La Vie du Rail. (1958), via Notre Métier, l'hebdomadaire de la vie du rail puis La Vie du Rail, Notre Métier⁸.
- 11 Ses directeurs de la rédaction, forts de leur avance et du succès de leur journal corporatif « amphibie », à la fois professionnel et familial, ont à plusieurs reprises théorisé leur expérience. Au delà du thème corporatiste de l'étroite imbrication harmonieuse entre vie de travail et vie du foyer, le journal devait concourir à faire partager par les agents l'engouement de la culture techniciste et progressiste des ingénieurs. Retenons quelques uns des slogans suggestifs développés par R. Ferlet en 1957 : « *Le métier dépend du foyer. Le foyer dépend du métier. Neutre sur tout ce qui divise, La Vie du Rail est l'hebdomadaire du métier et du foyer* », ou « *Semaine après semaine, l'évolution extraordinaire des chemins de fer modernes est exposée par la Vie du Rail* ». Fidèle au message du directeur général de la SNCF Louis Armand, pour qui « *l'un des buts essentiels de la presse est de rendre compréhensible et spectaculaire ce qui, dans le domaine scientifique, resterait incompréhensible et non*

spectaculaire », en 1966, R. Ferlet précisait ainsi son projet d'édification de la corporation du rail : « Pour nous, informer c'est contribuer honnêtement à l'édification intellectuelle de nos lecteurs et nous entendons par corporation, un ensemble de travail dans lequel les intérêts sont concordants... ou doivent l'être (...). Nous n'exploitons ni la revendication, ni la polémique, ni la politique... Chez nous, pas d'horoscopes, pas de femmes nues, ni de faits divers sensationnels (...). Notre Brigitte Bardot, c'est la 7107 ! Et, dans les grandes occasions, ce sont des locomotives que nous donnons en petit déshabillé ! » (1966, pp. 27-28).

- 12 Au sein des copieux sommaires de la Vie du Rail, outre les articles d'actualités ferroviaires (reconstruction, électrification, signalisation, matériels nouveaux, etc) et ses rubriques associatives, domestiques, outre quelques contributions flatteuses signées d'une pléiade d'écrivains tels que Daniel-Rops, Duhamel, Maurois, Genevoix, Guéhenno, Thibon, Dorgelès, Descaves, il était fait une belle part à l'histoire corporative : plusieurs rubriques, centaines de lignes, constructeurs du rail, pionniers de génie, évoquaient les débuts héroïques du rail ; de 1952 jusqu'en 1968, à la demande de lecteurs nostalgiques, l'hebdomadaire allait publier régulièrement photos et fiches descriptives de locomotives disparues.
- 13 Les mêmes ingrédients corporatistes faisaient la matière de l'*Almanach du cheminot* paru de 1949 à 1961, puis de l'*Almanach du rail*, qui disparaîtra fin 1968 : une date significative, reflet de l'obsolescence de cette production culturelle, témoin des premiers craquements de l'idéologie paternaliste qu'elle véhiculait...

Des commémorations historiques esquivées ou détournées

- 14 Jalonnée de dates-clefs, l'histoire du rail ne serait-elle pas mieux promue à l'occasion d'inévitables célébrations ? En fait, la culture progressiste des dirigeants semble avoir toujours été peu encline à se pencher sur le passé de leur entreprise, à capitaliser ses enseignements : de leur système de faire-valoir qu'était l'innovation, résultait une posture intellectuelle antinomique. De l'esquive au détournement (vers la glorification du présent ou en offrant plutôt un prétexte pour traiter de l'avenir...), l'histoire de ces pseudo-commémorations est tout à fait révélatrice de cette posture, fixée dès la fin du siècle dernier.
- 15 C'est l'ouverture en 1837 de la première ligne entièrement dévolue à un trafic de voyageurs, celle de Paris à Saint-Germain, qui servira souvent à définir l'acte de naissance officiel des chemins de fer français. En 1887 déjà, un Comité s'était constitué sous la houlette du gouvernement. Une Exposition internationale des chemins de fer devait se tenir au Bois de Vincennes, « préparant au tournoi universel de 1889 » que serait l'Exposition universelle prévue deux ans après à Paris et couplée avec le centenaire de la Révolution française. Le projet échoua du fait de l'opposition des six grandes Compagnies arguant notamment qu'une telle commémoration serait contraire à la vérité historique : « célébrer en 1887 le cinquantenaire de nos chemins de fer, ce serait donner à penser, contrairement à la réalité, que la France s'est laissée notablement devancer par les autres nations »⁹... De surcroît, les Compagnies préféraient réserver la primeur de leurs progrès à l'Exposition industrielle afin de ne pas affecter son éclat et son attrait, ainsi qu'au congrès international qui devait l'accompagner¹⁰. Sans doute, enfin, le contexte de la Grande Dépression n'était guère favorable à l'engagement de dépenses somptuaires.

- 16 Tout comme le sera, 50 ans après, le contexte économique déprimé, conjuguant « crise du machinisme » et chômage élevé, dans lequel les compagnies abordèrent le centenaire du rail, redoublé des perspectives politiques de leur prochaine nationalisation. Fin 1936, à la Société des Ingénieurs civils de France, seul le très médiatique Dautry préside une célébration discrète, avec un exposé sur les progrès accomplis depuis un siècle, notamment en matière de vitesses ferroviaires¹¹... En juin 1937, comme en 1889, c'est sur toile de fond de l'Exposition universelle au succès mitigé, que se déroulera à Paris le Congrès international des chemins de fer. Occasion pour la *Revue générale des chemins de fer* de publier un numéro spécial, *Les chemins de fer français*, sur papier glacé. De fait, « après un bref historique », ce sont les récentes « tendances dominantes des réseaux » qui allaient être exposées, limitées au seul domaine technique : « On s'est abstenu volontairement d'aborder sous ses aspects financier et politique le problème que pose (...) le déséquilibre actuel entre les recettes et les dépenses d'une industrie dont la sauvegarde demeure étroitement liée à celle de l'État ». A la veille de leur nationalisation, les Compagnies n'entendaient pas évoquer leurs griefs envers l'État...
- 17 Par contre, les 25 ans de la SNCF allaient échoir dans une période faste, alors que s'achève son cours de modernisation technique, cette « seconde révolution ferroviaire » entreprise par L. Armand. Ce sera le prétexte à magnifier à travers une Histoire des chemins de fer en France publiée en 1963¹², cette « première technique révolutionnaire » que fut le chemin de fer né en un siècle qu' « aucune autre technique n'a autant marqué ». Ainsi était glorifiée par L. Armand, préfaçant l'ouvrage, l'œuvre d'une « corporation innovant dans tous les domaines, domestiquant le feu et dominant les éléments ». Une révolution permanente, poursuivie après-guerre : « les succès techniques qui suivirent de peu la reconstruction matérielle et morale des chemins de fer français, les trains les plus lourds sous les caténaires les plus légères, les locomotives les plus rapides du monde, furent les drapeaux cloués par les fiers charpentiers au faite des hautes toitures ». L'ouvrage, rédigé pour l'essentiel par des cadres cheminots, rendait bien plus hommage à l'actuelle SNCF qu'à ses devancières.
- 18 « À une époque où tout évolue si rapidement, que le présent est déjà du passé et le futur déjà du présent », un tel tour d'horizon sur le passé et le présent ne saurait se concevoir « sans projeter quelques vues sur l'avenir » : c'est ainsi que L. Armand détournait sa « conclusion » au profit d'un exposé de prospective ferroviaire, d'essence toute technologique, à base d'attelage automatique et de cybernétique. Trois ans après, à cet ouvrage rétrospectif, allait faire pendant un autre gros ouvrage collectif, *Autour des chemins de fer français. Le présent, l'avenir*¹³ dont l'intention était de « rappeler que le chemin de fer français est porteur d'un message technique, dont il a su doter les territoires dont nous avons eu la responsabilité en équipements de base, et dont il fait profiter les autres pays par une exportation inlassable de la science et du savoir-faire de nos industries ferroviaires », comme l'expliquait dans sa préface le directeur général adjoint de la SNCF.
- 19 Vingt-neuf ans après le congrès de 1937, en juin 1966, la tenue à Paris d'un nouveau congrès international des chemins de fer offre à la SNCF, fière d'être la « première entreprise française » par son chiffre d'affaires ou ses effectifs, l'occasion de traiter de son évolution depuis sa création. Panorama dressé dans un nouveau numéro spécial de la RGCF, D'un congrès à l'autre, daté de juin 1966, assorti toutefois des mêmes restrictions qu'en 1937 : si un bilan financier a été délibérément écarté, c'est non seulement en raison des fluctuations des prix mais aussi parce que la revue « a continué à s'inspirer du principe qu'elle avait posé dans l'avant-propos du numéro spécial de 1937 ». Belle

continuité idéologique ! Il est vrai que la SNCF s'engage justement alors dans une longue négociation avec l'État, visant la réforme de ses relations financières.

- 20 En 1978, alors que la crise économique a irrémédiablement atteint la SNCF dans quelques uns de ses trafics les plus substantiels tels ceux du minerai de fer et des produits sidérurgiques, que malgré tout les nouvelles préoccupations énergétique et environnementale deviennent des atouts pour son avenir, le centenaire de la RGCF, dans un numéro spécial (juillet-août 1978), sert de prétexte explicite « à porter certains éclairages sur un avenir » que malgré « le visage nouveau, incontestablement rajeuni de la SNCF », il serait irréaliste de juger facile, rappelait son président J. Pelissier dans son avant-propos. L'éditeur justifiait lui-même ce parti pris prospectif : « Qu'on ne s'attende pas à trouver ici un historique du chemin de fer depuis la création de la Revue. Les événements, les circonstances économiques et plus encore peut-être les techniques, évoluent maintenant à une vitesse telle que des comparaisons sur un siècle se traduiraient par des chiffres ou par des énoncés sans doute impressionnants, mais pratiquement dépourvus d'intérêt. Aussi bien le chemin de fer n'a-t-il pas manqué d'historiens ! On a préféré saisir l'occasion du centenaire pour dresser un panorama des techniques ferroviaires françaises d'aujourd'hui, avec des aperçus sur celles de demain. Disons plutôt que les retours sur le passé, toujours nécessaires pour expliquer le présent, se limiteront en général à une ou deux décennies »...
- 21 L'année 1982 devait connaître deux commémorations ferroviaires : celle du cent cinquantième de la première exploitation ouverte aux voyageurs (de Saint-Etienne à la Loire) et celle des 45 ans de la SNCF, aux termes desquels, conformément aux textes fondateurs de 1937, son actuel régime juridique prenait fin. Traitées par la Vie du Rail dans deux numéros spéciaux distincts¹⁴, un cadre supérieur honoraire de la SNCF, A. Portefaix, faisait coup double dans un substantiel article de la RGCF, manifestement plus rigoureux et précis pour traiter de la période toute récente que du passé lointain¹⁵. Mais dorénavant, il convient de conclure en soulignant le contraste entre « les résultats satisfaisants du passé, témoignant d'une persévérance dans le progrès bien digne de l'élan des pionniers » et « les ombres que les dures réalités financières projettent sur ce tableau »...
- 22 Si ce 150^e anniversaire donna lieu le 30 septembre à une modeste conférence-rencontre au Centre Pompidou, la SNCF célébrait en décembre ses 45 ans par un colloque tournant résolument le dos au passé, sur le thème « quelle recherche ferroviaire pour la prochaine décennie ? »...
- 23 Devenue EPIC depuis le 1^{er} janvier 1983, conservant son nom, l'année 1987 aurait pu être l'occasion pour la SNCF de célébrer tout à la fois les 150 ans du chemin de fer, ses 50 ans et son premier quinquennat d'EPIC. Mais si la Vie du Rail publia un numéro spécial traitant de manière inédite de la création de la SNCF¹⁶, si l'ouverture de la ligne de Saint-Germain-en-Laye donna lieu à une manifestation locale toute confidentielle, la SNCF prit prétexte de l'importante vague gouvernementale en cours de dénationalisations (banques, compagnies d'assurances, TF1, Havas, Rhône-Poulenc, Pechiney, etc) pour juger inopportune la célébration d'une nationalisation¹⁷...

Du culte nostalgique de la vapeur à l'appropriation sauvage du patrimoine ferroviaire

- 24 Ce sont la disparition progressive de la traction à vapeur, achevée dès le début des années 70, ainsi que la fermeture accélérée de lignes ou gares sans trafic, parfois suivie de la cession des bâtiments, qui vont susciter, non pas de la part de la SNCF mais plutôt chez les anciens agents ou les amateurs passionnés, le culte nostalgique du passé ferroviaire.
- 25 Si la très ancienne Association française des amis du chemin de fer (AFAC) créée en 1929, regroupant les militants du rail, s'intéresse dans sa revue *Chemins de fer* autant aux nouveautés techniques qu'à l'histoire du matériel, amateurs passionnés de la vapeur ou nostalgiques des petits trains se regroupent dans de multiples associations : leurs collections de machines et voitures anciennes, après restauration, serviront à l'organisation de sorties sur le réseau de la SNCF ; d'autres encore prennent en charge une ligne désaffectée pour y organiser un « petit train touristique », plus ou moins fidèle à l'ancienne exploitation.
- 26 Le temps est venu d'un marché en plein essor du rétro, de la nostalgie. De nombreux éditeurs spécialisés — Éditions de la Vie du Rail¹⁸, puis du Cabri, de l'Ormet, de la Régordane — lancent des collections d'ouvrages consacrés aux dernières images de la vapeur, ou à telle fameuse série de locomotives, ou à telle pittoresque ligne désaffectée.
- 27 Viendra plus tard la publication des « mémoires » de la vapeur : souvenirs de mécanos, *seigneurs* et autres *gueules noires* du rail¹⁹. Trait caractéristique : leur narration s'arrête toujours avec leur éventuelle reconversion à la traction diesel et électrique, le métier de conducteur, moins noble que celui de mécanicien, étant jugé donc indigne de quelque témoignage...
- 28 Pour comprendre la création si tardive en France d'un Musée du chemin de fer, dont disposent déjà les anglais, les belges, les allemands ou les danois, il faut encore invoquer la culture progressiste de la SNCF, livrant sans remords au chalumeau des ferrailleurs ses locomotives à vapeur vendues au kilo. C'est à l'AFAC qu'il revint de se mobiliser dès l'après-guerre, de faire pression sur la SNCF afin que soit épargné ce qu'il restait encore ici ou là de matériels très anciens ou caractéristiques des étapes de l'évolution technique du parc moteur ou remorqué. Un stock de matériels fut ainsi constitué dans les remises désaffectées du dépôt de Chalon-sur-Saône, en attendant la constitution officielle de l'Association du Musée français du Chemin de fer créée en 1969 à Mulhouse, ancien haut-lieu de l'industrie ferroviaire. La même année, une *Commission des reliques* était créée à la SNCF, inventoriant tous les objets, signaux, lampes, etc, dignes de conservation et qui seraient versés au futur Musée, ouvert enfin en 1971²⁰.
- 29 La désaffectation de la SNCF à l'égard de ses archives, de son mobilier en dehors de celui institutionnellement affecté au souvenir²¹, de ses anciennes installations techniques, a facilité un certain pillage sauvage de la part des amateurs de tous ces vestiges du passé et autres reliques de la vapeur, tels que plaques de locomotives, appareils Flaman, lanternes, etc.
- 30 Un marché spécialisé de la brocante ferroviaire s'est vite institué, entre amateurs troquant affiches, indicateurs horaires, plans de machines ou d'installations fixes, dont la boutique ou les annonces de *la Vie du Rail* abriteront le trafic et ses marchandises. Anciennes cartes postales ou photographies de gares et locomotives — dont la mise en

scène traditionnelle excluait la représentation d'agents, gâchant un paysage avant tout technique —, enregistrements sonores des derniers souffles de la locomotive à vapeur édités en disques, tout cela fera l'objet de collections systématiques de la part de ces « ferrovipathes ».

L'ouverture récente de l'entreprise à son histoire et à son patrimoine

- 31 La profonde mutation sociologique que connaît le recrutement de la SNCF dès les années 60 sera à l'origine d'une profonde crise sociale, en raison du décalage croissant entre les aspirations sociales et culturelles des nouvelles générations de cheminots et un encadrement toujours autoritaire et paternaliste de la part tant de la hiérarchie que des appareils syndicaux : si 1968 sera la dernière des grandes grèves traditionnelles, conduite de manière autoritaire et disciplinée par les appareils²², il faudra attendre longtemps encore pour qu'à la suite de la plus longue grève de toute l'histoire du chemin de fer français, durant l'hiver 1986-1987, s'ouvre un cours corporatif nouveau, rompant avec le paternalisme définitivement révolu et une culture d'entreprise confinée, introvertie²³. L'institution SNCF se met au goût du jour, au plan social et culturel en particulier²⁴. Contestée pour son traitement de la grève, la Vie du Rail fait peau neuve, s'émancipant de la tutelle de la SNCF en ouvrant son capital à des partenaires extérieurs, la nouvelle équipe dirigeante installée en 1989 redéfinissant la politique rédactionnelle de l'hebdomadaire.
- 32 Son titre transformé en *la Vie du Rail et des Transports*²⁵ depuis 1991, annonçant un contenu traitant de l'ensemble des transports, donc des concurrents du rail (routiers, aérien, etc), son nouveau logo depuis octobre 1992, incliné à droite, symbolisant une orientation plus dynamique ou prospective, l'élaboration de dossiers traitant de sujets jusqu'alors tabous, tels que les accidents de chemins de fer, les retards des trains, les états d'âme de la corporation, les grèves et le syndicalisme cheminot, témoignent à la fois de l'émancipation de la tutelle de la maison-mère et de la rupture engagée avec la traditionnelle inspiration rédactionnelle conjuguant étroit corporatisme et technicisme rigoureux, avec un zeste de passéisme.
- 33 Même l'austère *Revue générale des chemins de fer*, pour devenir plus attrayante, instaurera depuis juin 1991 une petite chronique, *Il y a 100 ans*, ou *Il y a 50 ans*, résumant ou reprenant quelques extraits d'un article ancien, discret hommage aux innovations passées ; ou encore elle sacrifiera à une certaine ouverture culturelle, en traitant dans des numéros spéciaux des chemins de fer touristiques (juillet-août 1992), des arts qu'a inspirés le chemin de fer (novembre-décembre 1994), ou encore de l'histoire du TGV-Sud-Est traitée par des chercheurs non cheminots (août-septembre 1994).
- 34 Les nouveaux dirigeants de la SNCF ont été enfin sensibles au projet d'une Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF), qui, créée en 1988 sous le patronage avant tout matériel de l'entreprise publique, se proposait en tant que « société savante », de renouveler ou d'approfondir les travaux et recherches consacrées au rail français selon la rigueur et l'exigence critique de la discipline historique, rompant à ce titre dans ses publications et colloques avec la traditionnelle production des revues spécialisées d'amateurs, où le travail de seconde main, le pillage mutuel des articles, sans références aux sources ou travaux antérieurs, étaient la règle coutumière. Inspirée, avec beaucoup

de retard, sur les institutions similaires liées à d'autres entreprises publiques (telle EDF et l'Association pour l'histoire de l'électricité en France créée en 1982), regroupant bien plus de cadres retraités de la SNCF que d'amateurs, animée par des chercheurs universitaires spécialisés, l'AHICF a ainsi enfin ouvert les voies d'une nouvelle histoire des chemins de fer, débarrassée de ses pesants clichés et mythologies.

- 35 Par contre-coup, il en est résulté une prise de conscience aux sommets de la SNCF de l'urgence de s'occuper enfin, conformément d'ailleurs à la loi de 1979 sur les archives publiques jusqu'alors ignorée, de la sauvegarde de ses archives. Un sursaut bien tardif, après les massives et aveugles destructions des décennies précédentes, accélérées par la réforme des structures de la SNCF en 1972 (refonte des anciens arrondissements en nouvelles Régions plus concentrées) ou l'aménagement souterrain des gares parisiennes d'Austerlitz et de Lyon dont les caves recélaient de très anciennes et précieuses archives, alors envoyées à la décharge sur les instructions catégoriques d'une hiérarchie préoccupée à libérer au plus vite des espaces voués à faire place au futur...
- 36 Ainsi, venu en 1988 des Archives nationales, un conservateur en chef sera placé à la tête d'une nouvelle division des Archives et de l'Information documentaire. La sauvegarde réalisée devrait aboutir cette année à l'ouverture au public des amateurs et chercheurs spécialisés, d'un Centre des archives de la SNCF, installé au Mans, sur le site désaffecté d'un ancien magasin de la Voie.
- 37 Les années 80 ont vu parallèlement une large promotion du patrimoine industriel dont a profité, sous l'égide des Monuments historiques, le patrimoine ferroviaire national : locomotives et voitures, gares ou rotondes, nombreux seront les matériels et bâtiments classés ou inscrits à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques²⁶.

Le traitement révélateur de quelques chapitres ou dossiers de l'histoire de la SNCF

- 38 Avant de conclure, évoquons la manière significative dont certains sujets historiques ont souvent été traités ici ou là.
- 39 L'historiographie de la corporation des cheminots permet de souligner combien l'emprise culturelle des compagnies a pu l'imprégner. Revendiquant avec fierté quatre quartiers de noblesse au sein de la « famille du PLM », très marqué par son idéologie sociale, ainsi Henri Vincenot, qui sera l'un des piliers de la Vie du Rail, mettra ses talents de conteur au service d'une évocation impressionniste de la vie quotidienne des cheminots au siècle dernier (1975). Extrapolant quelques souvenirs de ses ancêtres bourguignons à l'ensemble de la corporation, il contribuera ainsi à renforcer une certaine mythologie accouplant meneurs saint-simoniens et famille cheminote au long d'une héroïque saga. Thématiques reprises dans un ouvrage de M. Baroli (1987) qui, tout en pillant allègrement dans notre première étude historique de 1980 de nombreuses analyses et précisions inédites, s'en prenait néanmoins à notre appréciation, jugée trop critique, des politiques des compagnies. Comment pouvait-on d'ailleurs traiter sérieusement du chemin de fer du dehors, alors que, vérifiait-il, les études les plus sérieuses étaient le plus souvent « l'œuvre d'enfants de cheminots » (p. 58) ?
- 40 Les acteurs de cette historiographie se réduisent pour l'essentiel en deux figures emblématiques : d'une part, le grand corps social anonyme cheminot, d'autre part quelques leaders charismatiques. À la suite d'un Talabot ou des frères Pereire au siècle

dernier, deux figures mythiques émergeront en ce siècle. Citons encore M. Baroli, tissant idéologiquement une certaine continuité : « De la plus pure tradition saint-simonienne relève ce souci de l'homme qui apparaît dans la conduite des grands chefs des chemins de fer et que traduisent maintes pages de Raoul Dautry ou Louis Armand » (p. 19). Voilà nommées, incontournables, les deux figures héroïques contemporaines du rail, auxquelles un culte de la personnalité sera voué dans des cénacles bien distincts. Si R. Dautry (1880-1951) a fait l'objet d'une excellente thèse publiée (R. Baudouï, 1992), fondée sur l'analyse critique de ses copieuses archives préservées, l'idole ayant été quelque peu écorné à l'occasion, l'un de ses émules et anciens protégés se devra de publier un ouvrage (M. Avril, 1993) qui, tout en « ignorant » et pillant à la fois le travail précédent, rétablissait dans toute sa pureté un portrait ne souffrant aucune interrogation, d'une lumière aveuglante (« Dautry voyait loin pensait haut. Dans tous les domaines la clarté de son esprit lui permettait de jouer le rôle essentiel »..., etc.), et que « par son indiscutable charisme et la spiritualité de son action », l'auteur plaçait entre Saint Vincent de Paul et l'abbé Pierre ! Aujourd'hui, à la SNCF, c'est plutôt Louis Armand, de la génération suivante (1905-1971) qui a pris la relève : comme en témoignent au delà de ses écrits à grand tirage (1970), les publications posthumes (1974) et hommages collectifs (1986) de l'Association des Amis de Louis Armand, ou encore une récente biographie érigeant le grand résistant et ingénieur en un « visionnaire de la modernité » (H. Tessier du Cros, 1987).

- 41 Si la « famille cheminote » a longtemps servi de mythe actif intégrateur, appelé même à la rescousse durant la grande grève de 1987, on peut lui opposer, côté syndicats, la vision glorifiée d'une classe ouvrière cheminote luttant avec succès pour la conquête de ses droits sociaux. Les publications historiques de la Fédération CGT (Jacquet, 1967 ; Gacon, 1986) ont plutôt atténué le poids des nombreuses scissions qui ont affecté son histoire, et porté trop souvent au compte des « acquis des luttes », ce qui ne fut que le fruit d'un calcul intéressé des compagnies ou d'une « collaboration de classes » vilipendée, tel le fameux statut des cheminots négocié en 1920 (cf. C. Chevandier et al., 1992).
- 42 Ainsi, nous ne fûmes guère personnellement surpris de voir notre premier travail sociologique critique paru en 1984, annonçant la fin de la « société cheminote » et la fragilisation conséquente de la SNCF, pointant encore la désyndicalisation accélérée de la corporation, faire l'objet de censures multiples, d'un côté comme de l'autre, notamment de la part de la Vie du Rail..
- 43 Le rôle et l'action de la SNCF durant la guerre inspirera un chapitre glorieux de son histoire. Le fameux film documentaire-fiction de René Clément et Colette Audry, *Bataille du Rail*, réalisé en 1945 avec l'appui de la SNCF et de Résistance-Fer, rendait hommage à la contribution des cheminots à la Résistance. Préfaçant l'ouvrage tiré en 1949 du film, Louis Armand rappelait combien ce film était « rigoureusement vrai », tourné sans truquages, avec des « cheminots de bonne volonté », dont « le rôle strictement conforme à leurs activités et à leur mentalité professionnelles » garantissait l'authenticité du film.
- 44 C'est à un cheminot juriste, P. Durand, fils et petit-fils de cheminot, ancien collaborateur de Dautry, que fut commandé par L. Armand un travail proprement historique, fondé sur des archives et enquêtes, traitant de ce même chapitre à la fois crucial et héroïque. L'ouvrage, publié aux PUF en 1968 dans sa collection *Esprit de la Résistance*, sous le titre *La SNCF pendant la guerre. Sa résistance à l'occupant*, avec une préface de L. Armand, s'appuyait sur des faits précis, sources à l'appui. Il prit toutefois le curieux parti de ne distinguer que deux types d'acteurs : la SNCF en tant que *personne morale* d'un côté, des cheminots résistants en tant qu'*individus* de l'autre. Ainsi l'accumulation descriptive et l'épopée

narrative allaient l'emporter sur une autre lecture plus problématique, qui, mettant en scène les acteurs sociaux, dirigeants centraux et locaux, syndicats, aurait du aborder certains sujets délicats, telles la répression des communistes résistants clandestins ou l'adhésion de certains milieux à l'idéologie corporative de Vichy. Il faudra attendre la commémoration des premiers trains de déportés raciaux pour que, attaquée pour son présumé concours technique, le président de la SNCF J. Fournier se décide en 1992 sans a priori de confier à des historiens spécialistes, une enquête sur « le rôle de la SNCF dans les déportations de 1942 à 1944 »²⁷ : un sujet évidemment exclu de l'ouvrage précédent, consacré à la seule résistance...

- 45 Devenue par sa portée et sa popularité un cas d'école pour les sociologues et historiens spécialistes de l'innovation industrielle, traitée elle-même par la RGCF, la *success story* du TGV-Sud-Est a nourri deux écoles d'interprétation. Tandis que l'une met en avant une *rupture* avec les modalités traditionnelles de l'innovation au sein de la SNCF, en soulignant le rôle-clé d'un Service de la recherche multidisciplinaire et prospectif, conçu en 1966 pour s'affranchir justement des errements antérieurs (innovations à la marge, ne permettant que la simple amélioration continue de l'existant), l'autre, dominante, inscrit le TGV « *dans une tradition d'excellence technique dont la vitesse est, à chaque époque, l'accomplissement* », jugeait J. M. Fourniau, tenant de la première école (1989, pp. 153-155), comme nous-même (1995). Tradition stimulée par « *le complexe du Tokaïdo* », c'est-à-dire l'avance prise par les japonais qu'avaient su inspirer les records français de vitesse de 1955... Naturellement défendue par les ingénieurs du Matériel de la SNCF et le directeur général qui en était issu (J. Dupuy, 1976), reprise par les auteurs et chercheurs ayant eu des relations privilégiées avec ceux-ci, notamment dans leur collecte de témoignages oraux (J.F. Bazin, 1981 ; C. Lamming, 1988 ; A. Beltran et J.F. Picard, 1994), cette vision s'inscrit comme le dernier chapitre à jour du grand livre de la saga technique du rail français et de sa perpétuelle course aux grandes vitesses.

Conclusion

- 46 A travers ces études de cas, on voit combien la culture techniciste et corporatiste de l'entreprise pèse toujours lourdement sur la promotion de travaux historiques, qui, par leur approche critique, ne peuvent que contribuer à ébranler des mythologies bien vivaces, en exhumant par exemple des choix stratégiques discutables, certains échecs techniques, ou de graves conflits internes, en rompant donc avec une histoire toute lissée, continue et harmonieuse, énumération à rebours des seuls progrès et réussites. « *L'histoire des inventions est encore largement une mythologie et une hagiographie, le tout non dénué de chauvinisme* », observait le grand historien des techniques B. Gille en 1978²⁸. Contre ces falsifications toujours tentantes, l'entreprise lucide et sa corporation majeure doivent elles-mêmes résister, au profit d'une appréhension plus objective de leur passé, riche en leçons pour leur avenir même.

BIBLIOGRAPHIE

- ARMAND L., *Propos ferroviaires*, Fayard, 1970.
- ARMAND L., *Message pour ma patrie professionnelle*, Association des Amis de Louis Armand, 1974 (recueil posthume).
- Association des Amis de Louis Armand, *Louis Armand, 40 ans au service des hommes*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1986.
- AVRIL M., *Raoul Dautry, la passion de servir*, Paris, France-Empire, 1993.
- BAUDOUI R., *Raoul Dautry (1880-1951), le technocrate de la République*, Paris, Balland, 1992.
- BAZIN J.-F., *Les défis du TGV, le nouvel âge du chemin de fer*, Paris, Denoël, 1981.
- BELTRAN A. et PICARD J.-F., *D'où viens-tu TGV ?*, numéro spécial RGCF, août-septembre 1994.
- BOULEY J., CARON F. et POLINO M. N., « L'Association pour l'histoire des chemins de fer en France », *RGCF*, novembre 1992, pp. 9-13.
- CHEVANDIER C, FUKASAWA A. et RIBEILL G., « Les cheminots : un statut toujours en débat. Genèse, avatars et représentations », in *Transports 1993, Professions en devenir. Enjeux et réglementations* (dir. P. Hamelin, G. Ribeill et C. Vauclaire), P., Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1992, pp. 41-64.
- CLEMENT R. et AUDRY C., *Bataille du rail*, Paris, Comptoir français de diffusion, 1949 (préface de Louis Armand).
- DAUTRY R., *Métier d'homme*, P., Pion, 1937.
- DUPUY J., « Comment est né le train à grande vitesse (TGV) Paris-Sud-Est », *RGCF*, novembre 1976, pp. 644-651.
- DURAND P., *La SNCF pendant la guerre. Sa résistance à l'occupant*, PUF, 1968.
- FERLET R., *Au service du métier. Essai sur les problèmes d'un hebdomadaire corporatif*, P., Vigot frères, 1950.
- FERLET R., *L'information corporative*, Paris et Genève, Jeheber, 1957
- FERLET R., *Textes professionnels, 1946-1966, Faisons la chaîne*, numéro spécial, décembre 1966.
- FOURNIAU J.-M., « À propos d'une histoire « sans histoire » : dits et non-dits des récits officiels de la genèse des grandes vitesses à la SNCF », *Transports et sciences sociales. Questions de méthode*, Caen, Paradigme, 1989, pp. 151-172.
- GACON J., *Batailles du rail*, Paris, Messidor, 1986.
- GEOFFROY L., *Le journal d'entreprise, élément de progrès social dans les communautés de travail*, Vigot Frères, 1944.
- Histoire des chemins de fer en France*, Paris, Les Presses modernes, 1963, 416 p.
- JACQUET J. et alii, *Les cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Editions sociales, 1967.
- LAMMING C., *La grande aventure du TGV*, Paris, Larousse, 1988. *Les chemins de fer*, Larousse, 1964, 448 p.

PORTEFAIX A. et DOERR M., « Vers un Musée français du chemin de fer », *RGCF*, septembre 1970, pp. 473-491.

PORTEFAIX A., « Cent cinquante ans de chemins de fer en France », *RGCF*, septembre 1982, pp. 433-468.

RIBEILL G., *Le personnel des Compagnies de chemins de fer*, T. 1, *Des origines à 1914*, Développement et Aménagement, 1980, ronéo.

RIBEILL G., *Les cheminots*, La Découverte, 1984.

RIBEILL G., « L'hiver de grève des cheminots », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n° 16, octobre-décembre 1987, pp. 21-29.

RIBEILL G., « Cultures d'entreprises : le cas des cheminots, des Compagnies à la SNCF », *Ethnologie de la France*, Cahier 4, numéro spécial *Cultures du travail*, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, P., 1989, pp. 251-265.

RIBEILL G., « Les métamorphoses d'une corporation », in *Les cheminots. Que reste-t-il de la grande famille ?*, Syros, 1993, pp. 123-205.

RIBEILL G., *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de fer en France (1823-1870)*, P., Belin, 1993.

RIBEILL G., « Recherche et innovation à la SNCF dans le contexte des années 1966-1975 : un bilan mitigé », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 12, printemps 1995, à paraître.

RIBEILL G., « SNCF : une grève dans la tradition de la corporation du rail », in 1968. *Exploration du mai français* (dir. R. Mouriaux, A. Percheron, A. Prost et D. Tartakowski), P., L'Harmattan, 1991, Tome 1, *Terrains*, pp. 119-140.

SCELLES C., *Gares. Ateliers du voyage 1837-1937*, Rempart, Desclée de Brouwer, 1993 (avec une préface de J. Fournier, président de la SNCF).

TESSIER DU CROS H., *Louis Armand visionnaire de la modernité*, P., Odile Jacob, 1987.

VINCENOT H., *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^{ème} siècle*, P., Hachette, 1975.

VINCENOT H., *L'âge du chemin de fer*, Denoël, 1980.

VINCENOT F., *Mémoires d'un enfant du rail*, P., Hachette, 1980.

NOTES

1. Soit en 1947, 1152, 1960), 1966 et 1975. La dernière édition, *L'avenir du rail*, n° 154, mars 1986, échappera au contrôle de la SNCF. Son succès sera mitigé auprès des amateurs passionnés.
2. Citons P. Devaux, *Les trains*, André Bonne, 1946. R. Barjot, *Les chemins de fer français*, Didier, 1947; L. M. Jouffroy, *L'ère du rail*, Paris, Armand Colin, 1953.
3. Citons P. Dauzet, *Le siècle des chemins de fer en France (1821-1938)*, Fontenay-aux-Roses Imprimeries Bellenand, 1948 ; J. Falaize et H. Girod-Eymery, *À travers les chemins de fer, de l'origine à nos jours*, Denoël, 1948 ; H. Peyret, *Histoire des chemins de fer en France et dans le monde*, Paris, SEFI, 1949.
4. Ch. Dollfus et E. de Geoffroy, *Histoire de la locomotion terrestre. Les chemins de fer*, P. SNEP Éd Saint-Georges, 1935.
5. Cf. G. Ribeill, 1984, « Les cours successifs de la SNCF », pp. 39-44.
6. R. Parès, *Le chemin de fer en France*, La Documentation française, Notes et études documentaires n° 4121-4122, décembre 1974.

7. Y. Chenel, *Les chemins de fer*, PUF, 1986. Ce nouveau « Que sais-je ? » prenant la suite des ouvrages de P. Devaux, rompaît avec le traditionnel portrait technique privilégié de la SNCF.
8. Sur l'histoire précise du titre et plus largement de l'hebdomadaire, cf. son numéro spécial, n° 2000, 27 juin, 1985.
9. Désobligeante peut-être pour les Compagnies, c'est néanmoins une vérité admise par tous les historiens spécialisés.
10. Cf. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1886, 11, p. 552 et p. 866.
11. *Mémoires de la Société des Ingénieurs civils de France*, novembre-décembre 1936. Célébration du centenaire des chemins de fer, pp. 809-815; pp. 893-902.
12. Édité par Les Presses modernes.
13. Édité toujours par Les Presses modernes, en 1966.
14. *Chemins de fer français. 150ème anniversaire*, n° 1841, 29 avril 1982 ; puis SNCF 1938-1982, n° 1874, 30 décembre 1982.
15. A. Portefaix, « Cent cinquante ans de chemins de fer en France », RGCF, septembre 1982. Selon cet auteur, la fameuse « étoile Legrand » aurait été ainsi fixée 10 ans avant sa consécration par la loi du 11 juin 1842. Qualifier Legrand tout comme le ministre Freycinct de saint-simoniens relève de même plus du mythe des origines que de la vérité historique.
16. SNCF, *il y a cinquante ans...*, n° 2125, 31 décembre 1987. Dossier original établi par le premier journaliste de formation historique recruté en 1979, B. Carrière.
17. Sous l'égide de son Comité d'établissement contrôlé par la CCT, le cinquantenaire fut seulement célébré dans la Région SNCF de Rennes, grâce à la connivence de son Directeur régional réputé proche du PCF.
18. Evoquons quelques uns des titres publiés dans une nouvelle collection *Le temps de la vapeur* : M. Doerr, *Esthétique de la vapeur* (1971) ; M. Maillet, *Vapeur... hommes et machines* (1974) ; Y. Broncard, *Les dernières années de la vapeur en France* (1977).
19. Citons J. Tonnaire, *La vapeur, souvenirs d'un mécano de locomotive 1932-1950*, Paris J.-C. Lattes, 1982 ; *Les mémoires de M. Péroche, sénateur du rail*, Paris, Berger-Levrault, 1984 ; R. Habert, *La vapeur en fumée*, Éd. du Cabri, 1989 ; P. Pignéde, *Vapeur en Cévennes*, Éd. du Cabri, 1989.
20. Sur la genèse du Musée, cf. l'article de son promoteur et premier directeur M. Doerr, cité en bibliographie.
21. Seront préservés, érigés en mobilier institutionnel du souvenir, outre les plaques ou monuments aux morts des gares évoquant le sacrifice patriotique des cheminots, quelques stèles énumérant depuis le siècle dernier les chefs qui se sont succédés à la tête de tel arrondissement, ou certaines salles baptisées du nom d'un grand dirigeant, comme Dautry, Armand, hommages posthumes réservés aux plus grands des pionniers ou chefs.
22. Cf. G. Ribeil 1991.
23. Cf. G. Ribeil, 1987.
24. Cf. G. Ribeil, 1993.
25. À noter que l'ajout « et des Transports » sera toutefois composé en un corps moindre que « la Vie du Rail », compromis visant à satisfaire les deux lectorats traditionnel et moderne.
26. Pour un récent inventaire et une bonne introduction au patrimoine mobilier de la SNCF, cf. l'ouvrage de C. Scelles cité en bibliographie.
27. Travail confié à l'Institut d'histoire du temps présent, réalisé par C Bachelier, sous la responsabilité de H. Rouso, non encore achevé.
28. B. Gille, « Prolégomènes à une histoire des techniques », in *L'histoire des techniques*, NRF-Gallimard, La Pléiade, 1978, p. 46.

RÉSUMÉS

Quels rapports entretient une entreprise avec sa propre histoire, ou avec l'histoire dont elle est l'héritière ? La thèse ici développée établit comment la culture de l'entreprise ferroviaire, à dominante technique et progressiste, a longtemps tendu à occulter une histoire globale au profit d'une histoire technique lissée et valorisant ses succès, l'histoire de l'institution s'effaçant ainsi derrière celle de son instrument, le *chemin de fer*. Ce n'est que tout récemment qu'a vu le jour une véritable préoccupation historique au sein de la SNCF.

What relations are there between a company and its own history, or with the history that it inherits ? The thesis developed here establishes how the culture of a railway enterprise, dominated by technical and progressive tendencies, cast a shadow for a long time over the more global history in order to project a technical history, underlining technical success. The history of the organisation disappears behind that of its instruments, the railway. It is only recently that the SNCF has witnessed the growing quest for a true history.

AUTEUR

GEORGES RIBEILL

Sociologue et historien, directeur de recherche au Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS) de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (URA 1245), l'auteur s'est spécialisé depuis 1980 dans l'histoire sur la longue durée, des origines à nos jours, de l'entreprise ferroviaire française et de sa corporation. Il est l'auteur de nombreux articles et ouvrages sociologiques ou historiques consacrés à ces sujets.