Les autobiographies des cheminots français. Simple témoins ou analystes critiques ?

French railwaymen (auto) biographies. Simple witnesses or critical analysts?

Georges Ribeill

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1590>

DOI : 10.4000/rhcf.1590

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2013

Pagination : 11-33

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Georges Ribeill, « Les autobiographies des cheminots français. Simple témoins ou analystes critiques ? », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 44 | 2013, mis en ligne le 13 novembre 2014, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1590> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1590>

Les autobiographies des cheminots français. Simple témoins ou analystes critiques ?

L'univers du Rail, une riche source d'inspiration

La singulière emprise corporative qui caractérise les cheminots, emprise délibérée, construite et entretenue par les dirigeants des chemins de fer, a inspiré de nombreux témoignages de l'intérieur, mais dans lesquels la fascination exercée par le rail à l'extérieur pouvait être facilement exploitée : des témoignages sur le métier ou des récits de vie, mus par le souci de révéler les aspects les plus pittoresques de l'univers attachant du rail, qu'ils soient exaltants ou éprouvants.

La révolution ferroviaire, en créant des métiers nouveaux et souvent exigeants (par les défis que lance l'horaire impératif) voire héroïques (à cause des risques encourus), a suscité sur eux des témoignages aussi bien enthousiastes que critiques, combinant toujours satisfactions et frustrations professionnelles, individuelles ou collectives.

Au XIX^e siècle, la découverte des hommes du Rail, fortement modelés par leur profession, va inspirer la peinture colorée, voire satirique de leur vie, finement décrite de l'intérieur – pour la première fois – par Édouard Siebecker, de passage à la Compagnie de l'Est¹. Peinture inspirant le poète François Coppée

1- Édouard SIEBECKER, *Physiologie des chemins de fer, grandes compagnies, employés, public, portraits, anecdotes, conseils aux voyageurs*, Paris, Hetzel, 1867.

(« Tranquille, l'aiguilleur vit dans sa maisonnette... C'est la femme parfois qui se tient au levier »...), lui-même pastiché par Charles Cros (« Enclavé dans les rails, engraisé de scories, / Leur petit potager plaît à mes rêveries. / Le père est aiguilleur à la gare de Lyon. »), rappelle Marc Baroli².

C'est au point que Zola invente dans un excès de réalisme, devenu en somme surréalisme, un mécanicien tout autant épris de sa machine, la *Lison*, que victime de pulsions criminelles à l'égard des femmes, et qu'il décrit tous les cheminots participant à l'intrigue de son roman comme dominés par leurs passions violentes, oublieux de leur devoir professionnel, allant jusqu'au crime, disparaissant tour à tour, « violés, égorgés, empoisonnés, écrasés »³. Jusqu'au tableau final d'une locomotive abandonnée de son mécanicien et de son chauffeur, tombés sur la voie au cours de la rixe qui les oppose, et qui entraîne dans une inévitable catastrophe la cargaison humaine du train. À juste titre, Adrien Monnier adresse une volée de bois vert à Zola pour avoir ainsi « dépassé la note »⁴ : « Son esprit supérieur allié à un talent incontestable l'ont porté vers les effets à sensation », lui « simple bourgeois qui a peu voyagé » et à qui son « court voyage sur une locomotive » n'a pas permis d'être « tout à coup initié au grand rouage d'une exploitation aussi importante, pas plus que l'édifier sur la moralité et les mœurs d'un nombreux personnel essentiellement disposé à sacrifier sa vie pour sauvegarder celle d'autrui ; première condition exigée par les règlements de sécurité et fidèlement observée par les agents »...

Mais un siècle plus tard, à la noblesse de métiers pionniers (qui fonde un réel sentiment « aristocratique » chez les « gueules noires » de la vapeur) a succédé une banalisation, voire la disqualification des métiers du Rail. Ainsi, après l'enchantement, le monde corporatif du rail va susciter la nostalgie de ces métiers fondateurs, disparus, et de leur noblesse ; depuis la seconde moitié du xx^e siècle, les progrès du rail ont poussé à une simplification, ou à l'exercice plus facile des métiers, telle la conduite « en banalité »⁵ des engins de traction, ou la substitution au mécanicien qui doit « fabriquer » l'énergie qui meut sa locomotive, du conducteur-électricien à qui est livrée continûment

2- Marc BAROLI, « Le train dans la littérature française », in François MOUREAU, Marie-Noëlle POLINO (dir.), *Écritures du chemin de fer*, Paris, Klincksieck, 1997, p. 14.

3- Marc BAROLI, *Le Train dans la littérature française*, Paris, Éd. Notre Métier, 3^e édition revue et mise à jour, 1969, p. 261.

4- Adrien MONNIER, *Les Parias. En réponse à La Bête humaine de M. Émile Zola*, les Mureaux, chez l'auteur, 1892, p. 1-4.

5- La même machine peut être conduite indifféremment par plusieurs équipes de conduite et donc son usage rentabilisé au mieux, alors qu'il dépendait jusqu'alors de la disponibilité de l'équipe « titulaire » [N.d.l.R.].

une énergie docile et régulière ; l'automatisation, puis l'informatisation ont remplacé de nobles tâches intellectuelles par des procédures où l'opérateur est de plus en plus passif, tel le régulateur ou « dispatcher », jonglant avec les trains à coups de crayon et de gomme devant ses graphiques de circulation, remplacé aujourd'hui par un surveillant d'écran. L'accélération depuis la seconde moitié du xx^e siècle de la désintégration de cet univers noble et héroïque du rail a fécondé des œuvres profondément marquées du sceau de la nostalgie, où l'autobiographie tient de ces albums de famille aux photos anciennes bien jaunies mais fort attachantes.

De l'observation à l'analyse, un pas difficile chez les actifs

L'emprise sur l'individu d'un milieu professionnel où, finalement, les trains ne s'arrêtent jamais de circuler, est forte, au-delà même des heures de travail. Les compagnies ont tout fait pour attacher leurs agents, familles comprises, au plus proche de l'exécution ininterrompue et quotidiennement renouvelée d'un service public exigeant. Les consignes de sécurité, le respect des règlements hantent des âmes et imprègnent des corps qui n'ont guère le temps de se distraire ou de se reposer. Les agents n'ont pas vocation à faire de la poésie ou de la littérature à partir de leur vécu quotidien, mais à faire rouler à l'heure des trains sur des voies sûres. Tension voire obsession permanentes souvent accaparent les esprits et ne facilitent pas la prise de recul, la distanciation sociale et le passage à l'introspection critique, sauf à attendre le moment d'une retraite paisible ou celui de la sortie prématurée de la compagnie, volontaire (démission) ou non (révocation).

Beaucoup des récits autobiographiques que nous avons analysés tiennent du simple témoignage sociologique, l'auteur narrant son environnement professionnel, ses mœurs et coutumes, ou une carrière jalonnée de défis et d'épreuves, d'exploits et de déceptions. Il ne se livre pas à un examen de conscience poussé sur sa carrière, ne dresse pas de bilan critique de sa propre vie et n'examine pas, par exemple, sa relative aliénation dans le monde clos que forme la « société cheminote », ou encore son engagement militant... Plus rares seront ces véritables autobiographies où domine l'introspection psychologique, l'auteur prenant du recul par rapport à son vécu et à son milieu : c'est comme nous l'avons dit une posture possible pour le cheminot retraité dans la cinquantaine et disposant de temps libre, qu'il soit agent ordinaire ou syndicaliste militant.

Le Rail, un univers encombré de règlements et rapports écrits...

Les guides dans le choix des carrières⁶, les cours privés par correspondance pour préparer aux examens et concours des administrations proposés par des écoles spécialisées d'enseignement à distance⁷ rappellent l'omniprésence, dans ceux conçus par les compagnies, de quatre épreuves : écriture, orthographe, calcul et rédaction. Ainsi, l'un de ces guides, rappelant que dans chacun des trois grands services techniques ferroviaires (Exploitation, Matériel et Traction, Voie et Bâtiments), « on débute à la base et il y a des emplois pour tous ceux qui n'ont qu'une instruction primaire un peu développée », souligne que « le service de l'Exploitation n'exige pas de connaissances spéciales, mais savoir un peu rédiger et calculer est d'un grand secours au candidat qui veut percer »⁸. Ce qui est vrai en bas de la hiérarchie prend encore plus d'importance pour les examens d'accès aux postes supérieurs de l'Exploitation (inspecteurs, chefs de gare importantes, etc.) : au PLM⁹, parmi les cinq épreuves écrites, le « rapport de service sur une question relative aux règlements » et la rédaction (coefficient 3 l'une et l'autre), l'emportent sur les autres épreuves dotées d'un simple coefficient 1.

Le travail de rédaction littéraire de l'autobiographie suppose avant toute chose un savoir écrire minimum. Il suppose aussi la facilité de rédaction, voire l'expérience de l'écriture, qui succède normalement à celle de la lecture. À ce titre l'univers du rail est largement un univers de l'écrit¹⁰, de papiers qu'il faut connaître (notices, règlements, instructions opérationnelles, consignes de sécurité et procès-verbaux¹¹) voire qu'il faut produire. Dépêches, bulletin de traction, rapport d'incident ou d'accident, nombre de métiers opérationnels sont voués à des tâches d'écriture plus ou moins fréquentes. Ces écrits sont

6- Tels, parus entre les deux guerres, *La Carrière des chemins de fer, Guide général pour la jeunesse Carus*, Paris, Carus, s.d., ou Paul LHEUREUX et M. PINEAU, *Les Carrières des chemins de fer*, Paris, École du génie civil, s.d.

7- Telle l'École universelle par correspondance de Paris ou l'École du génie civil.

8- Paul LHEUREUX, M. PINEAU, *Les Carrières...*, *op. cit.*, p. 16-17.

9- *Ibid.*, p. 82.

10- Un constat similaire a été fait chez les postiers : si le genre de la littérature sociale abonde ainsi chez les écrivains postiers « c'est qu'ils sont un vecteur quotidien de cette valeur de l'écrit ». Voir Christian CHEVANDIER, Christian HENRISEY, « Les écrivains des PTT. De Georges Valero à Maxime Vivas », in Sophie BÉROUD, Tania RÉGIN (dir.), *Le Roman social. Littérature, histoire et mouvement ouvrier*, Paris, Éd. de l'Atelier, 2002, p. 230.

11- N'oublions pas les nombreux agents assermentés des divers services, aux fonctions de « police des chemins de fer » dans les gares, trains et emprises ferroviaires, capables de rédiger des rapports circonstanciés.

parfois conservés, « traces » voire preuves à valeur juridique en cas d'accident ferroviaire¹². Toutefois, si l'on distingue quatre grands milieux fondateurs des identités et cultures professionnelles, ce rapport à l'exercice d'écriture est inégalement affirmé : autant dans les équipes de base de la Voie comme des ateliers du Matériel, le travail manuel l'emporte, autant la réflexion intellectuelle est mobilisée dans l'univers opérationnel de l'Exploitation, celui régi par la double contrainte de la tenue de l'horaire (« faire l'heure », ne pas susciter de retard) et du respect impératif des consignes de la sécurité de l'exploitation, où l'accomplissement de la tâche peut être vécu comme un exaltant défi quotidien. À la Traction et plus encore à l'Exploitation, le papier est omniprésent, qui rend compte au moins par une formule minimale de la bonne exécution de la tâche (« RAS ») ou par un « rapport » circonstancié de l'épreuve imprévue surmontée (la panne, l'accident, etc.)¹³, ou la faute professionnelle... Naguère le Règlement du Personnel « P7 » de la SNCF prévoyait que tout agent mis en cause dans un rapport pouvait faire l'objet d'une demande d'explication : il recevait l'imprimé 7 P 1 dit « torpille » et disposait de quatre jours pour fournir ses « explications écrites ».

La culture de l'instruction descendante ou du rapport ascendant imprègne tous les étages intermédiaires de la hiérarchie opérationnelle du rail, avec ses normes d'écriture. Il faut souligner l'importance que, dans les années 1950, la SNCF attachait, chez ses cols-blancs des filières administratives, à la rédaction. La Direction du personnel éditait ainsi un *Cours pratique de composition française et de rédaction administrative*, distribué aux agents préparant des examens et concours internes : la quatrième édition, revue et augmentée, parue en 1959, ne comprend pas moins de 196 pages, les derniers chapitres préparant à divers types d'écrits administratifs : rapports en général, rapports relatifs à des événements (compte rendu), rapports relatifs à une étude, procès-verbaux et mémentos de réunions. En témoigne aussi ce *Guide pratique à l'usage des fonctionnaires et chefs d'établissement chargés de procéder aux enquêtes*, édité par le 4^e Arrondissement Exploitation du Sud-Ouest (Limoges), que

12- C'est selon nous l'univers de la Voie où la culture de la traçabilité des opérations courantes est la plus intensément pratiquée, encore, à la SNCF. Tout acte technique touchant à la construction ou à l'entretien de la voie peut engager longtemps la sécurité ferroviaire.

13- Louis Armand, ancien cadre de l'Exploitation, témoigne dans ce sens dans une correspondance échangée : « Les épreuves écrites des écoles « supérieures » internes à la maison, comme celles des concours – je pense à celui, le mien, d'« exploitant » – affectées du plus fort coefficient concernaient me semble-t-il des incidents de la circulation relativement complexes à décortiquer sous leurs divers angles dans un temps volontairement limité. À mon avis ils étaient destinés à juger de la rapidité de l'élève ou du candidat à tout voir, tout comprendre, tout régler au mieux. »

l'on peut dater des années 1960. Après l'enquête sur place, l'étude des faits, les interrogatoires, vient le « rapport d'enquête » avec ses « trois divisions principales : l'exposé, le développement, la conclusion », chacune régie par des instructions. Il précise par exemple que dans le développement, où sera « détaillée la relation des faits dans leur ordre chronologique », « La narration doit être vivante, impersonnelle, à la fois sans lacunes graves et sans prolixité. Elle doit enfin être précise » ; autant de recommandations définies et détaillées dans trois des vingt pages de l'opuscule.

La tenue d'une sorte de journal personnel, fût-il réduit à quelques notes en style télégraphique, relève de la discipline quotidienne dans les nombreux métiers et postes opérationnels en roulement, régis par des horaires changeant d'une décade à l'autre : telle l'habitude des roulants de noter sur un carnet la succession des tâches accomplies (horaire des prises et fins de service, numéro des trains conduits, éventuels retards à l'arrivée et autres données régissant leurs primes mensuelles...), de retranscrire dans leurs petits agendas le calendrier de leurs roulements. Il est inutile de souligner l'importance que ces carnets joueront éventuellement plus tard chez l'agent devenu autobiographe pour se remémorer tel incident ou exploit, en contribuant à la qualité du témoignage¹⁴.

Autant donc de facteurs contextuels et professionnels propres au rail qui facilitent l'exercice privé de l'écriture, éventuellement le passage à l'exercice littéraire : autobiographie, témoignage, fiction littéraire ou poétique. Promoteur de la « famille cheminote », la Compagnie du PLM a ainsi stimulé chez ses agents les loisirs artistiques, à l'origine en 1900 d'une Association artistique de Paris (Sud-Est), encourageant en son sein peintres et écrivains amateurs, qui deviendra en 1938 l'Union artistique et intellectuelle des cheminots de France¹⁵, s'adressant à tous les agents de la SNCF¹⁶. De même, lorsque son *Bulletin PLM*

14- Ainsi Jean Norton Cru a souligné « la valeur documentaire des dépositions des poilus à carnets », et plus encore de ceux qui y tenaient des notes régulières : « C'est le talent et la probité de l'auteur qui font la valeur de l'œuvre, non le procédé de rédaction. Le seul point qui importe, c'est que la rédaction soit fondée sur des notes assez significatives prises au jour le jour, où faits et sentiments sont saisis sur le vif. » Voir Jean NORTON CRU, *Du témoignage*, Paris, Gallimard, 1930, cit. p. 120 et 88.

15- À l'origine de l'actuelle Union artistique, intellectuelle des cheminots de France, dont se distingue en 1953 l'Association des écrivains cheminots (AEC), devenue en 1975 le Cercle littéraire Étienne Cattin (CLEC), aujourd'hui Cercle littéraire des écrivains cheminots (Association Étienne Cattin).

16- Évidemment, les productions littéraires issues de ces sociétés d'agents étaient « bien-pensantes », tout comme la littérature équivalente chez les postiers : consacrant un numéro de sa revue littéraire engagée *Proletariat* aux PTT et aux postiers, Henry Poulaille critiquait et éliminait de sa sélection « la littérature postière promue par les sociétés littéraires maison », au profit d'auteurs ayant gardé « le sens du réel » et d'où transpirait parfois « un sens de classe très net » (Ch. CHEVANDIER, Ch. HENRISEY, art. cit., p. 221).

est transformé par la SNCF en un bulletin interne destiné à tout son personnel, *Notre Métier*, devenu après guerre, en 1952, *La Vie du rail*, les agents du terrain seront sollicités comme propagandistes mais aussi comme collaborateurs bénévoles chargés d'envoyer articles, dessins, photographies et suggestions au comité de rédaction ; pour rédiger des pages locales qui alimentent ses colonnes, ils deviennent des correspondants organisés dans une association, Les Amis de *Notre Métier*¹⁷.

Une écriture marquée par les stigmates du métier

Le rapport a entraîné le fait que chaque agent de conduite dispose de sa « griffe » en bronze, composée en lettres majuscules, sa signature qu'il appliquera au bas de ses rapports de préférence à une signature plus ou moins lisible : il ne doit pas y avoir d'ambiguïté dans cet acte qui engage sa responsabilité. Le rapport en revanche doit être « impersonnel » et nombreux sont les tractionnaires, avons-nous pu constater jadis, qui n'écrivaient plus qu'en caractères romains et majuscules : une écriture dépersonnalisée que recommande le *Guide* cité précédemment :

Soyez IMPERSONNEL. Laissez parler les faits et les hommes. Évitez dans le corps du récit la répétition d'expressions telles que « J'estime que... À mon avis... » Votre avis, vous le donnerez dans vos conclusions. Dans le développement, les faits seuls doivent trouver place. L'impersonnalité est d'autant plus nécessaire qu'un rapport est un acte de fonction. Ce n'est pas M. X qui écrit à M. Y, c'est un fonctionnaire qui soumet des faits à l'appréciation d'un chef de service.

Finalement, le style même du rapport recommandé déteindra sur toute l'expression écrite et privée de l'agent : « Le rapporteur doit choisir soigneusement les termes qu'il emploie. Seul le mot propre rend possible la concision qui consiste à traduire une idée, à raconter un fait, avec le nombre de mots voulu. Seul également, le mot propre est un intermédiaire fidèle entre la pensée de l'enquêteur et celle du lecteur¹⁸. »

Les tics d'ordre discursif et narratif ainsi développés dans l'écriture professionnelle se retrouveront dans la narration privée autobiographique, tout comme, au plan sémantique, l'immense jargon professionnel, où de fréquents sigles se côtoient avec l'argot expressif du métier : traces d'une authenticité cheminote certaine.

17- Voir *Notre Métier*, n° 8 (15 juillet 1939), p. 23-24.

18- *La Carrière des chemins de fer...*, *op. cit.*, p. 17.

Ébauche typologique

Il serait vain de vouloir établir un recensement exhaustif des autobiographies des cheminots : de très nombreux textes sont restés à l'état de manuscrit conservé dans les familles, ou ont fait l'objet d'un tout petit tirage « à compte d'auteur », parfois absents des bibliothèques « cheminotes » spécialisées. Mais du corpus connu de ces nombreux ouvrages, se dégagent quelques catégories contrastées :

- les témoignages professionnels : c'est davantage leur milieu corporatif, la vie des collectifs de travail qui inspirent bon nombre d'auteurs, où « le métier » vécu ou « la carrière » personnelle ne sont pas spécialement distingués dans la description ;
- les récits des militants, syndicalistes et/ou politiques : ce sont les engagements, les luttes, l'organisation syndicale qui constituent leur trame d'où l'évocation des métiers cheminots est secondaire, laissant place à celle du « métier de militant » ;
- les récits du temps de guerre : fortement impliqués dans la Résistance, nombreux sont les cheminots qui relateront leur engagement. Mais il faut alors distinguer « sédentaires » et « clandestins », cheminots demeurés en activité dans leurs dépôts, gares et ateliers, et autres qui ont quitté la SNCF : communistes pourchassés par Vichy pour « menées antinationales », maquisards fuyant le STO, traqués par les Allemands comme « terroristes ». Et ne pas oublier ceux qui, arrêtés, narrent simplement leur internement et leur déportation en Allemagne, s'insérant ainsi dans un autre genre littéraire ;
- une autre catégorie doit être enfin notée, celle des récits de carrière et de vie des dirigeants, « ingénieurs » d'hier, « cadres » d'aujourd'hui.

Dans cette contribution limitée en volume, on se cantonnera aux seuls témoignages professionnels, à cette « littérature de métier » dont les auteurs contribuent à la connaissance sociologique, psychologique et historique, qu'il s'agisse de poilus ou de cheminots¹⁹, si nous suivons Jean Norton Cru qui rappelait que la valeur des témoignages s'apprécie en fonction de cet apport. Dans ce genre, la matière première est faite de la relation du métier et/ou du déroulement de carrière, plus ou moins complété par leurs incidences sur la vie de famille. Mais on distingue d'emblée deux genres extrêmes dans ce

19- « Les souvenirs des combattants [...] peuvent servir à vérifier, préciser ou mettre au point les idées que les sciences de l'homme (sociologie, psychologie, morale, etc.) nous présentent pour expliquer la conduite, les actes, les sentiments de l'être humain, sauvage ou civilisé. Mon but est de montrer la contribution essentielle, indispensable, que les relations des témoins-acteurs du combat apportent à l'histoire militaire », Jean NORTON CRU, *Du témoignage*, *op. cit.*, p. 115.

corpus à tendance sociologique : d'un côté, les agents déçus, aigris, devenus critiques, polémiques ; de l'autre, bien plus nombreux, les agents satisfaits de leur parcours, auxquels la compagnie ou la SNCF a offert un tremplin professionnel et donc une ascension sociale. Le récit a alors pour objet et pour moteur l'accomplissement d'une personnalité fière de son parcours et de sa promotion. Ces derniers, écrivains tantôt serviteurs du mythe de la grande famille cheminote, tantôt héros orgueilleux de la traction et de la vapeur, rendent tous hommage à la « noblesse du métier », à leur « métier d'homme » (Raoul Dautry) et sont finalement tous prisonniers de ce réel humanisme né dans la corporation²⁰ qui les éloigne de toute réflexion critique sur leur isolement dans cette corporation et sur leur métier aliénant.

Victimes des « chefs », les coups de gueule

Nous connaissons trois spécimens de ce genre, tous parus durant la période où émerge la critique des compagnies par les syndicats, entre 1880 et 1914. Citons d'abord Antoine Désir²¹. Entré au PO en 1858 comme supplémentaire de nuit à Limoges, nommé facteur-aiguilleur à Bersac (Creuse) en avril 1860, sa promotion de station en station le ramène à Bersac en avril 1868 où, chef de station, en 1871, il découvre la pression morale qu'exerce sur lui la hiérarchie après avoir refusé de s'associer à sa compagnie pour célébrer la nomination de l'archevêque de Limoges, Mgr Duquesnay, ainsi invoqué : « Je fus le seul employé qui eut le courage de ne pas m'associer à la manifestation religieuse et irréglementaire de votre entrée triomphale dans le diocèse. Je savais ainsi et ma dignité et la dignité des agents de la Compagnie... » Après six années de disgrâce, démissionnaire, il recouvre ainsi sa liberté d'expression et entend par son livre exhorter ses « anciens chefs et camarades » du PO à dénoncer l'oppression de la compagnie.

Autre employé au PO, Jean de Lamounarias²² analyse lucidement la manière dont la hiérarchie tient son pouvoir de l'ordre un peu flou qui règne, grâce à des « règlements élastiques » et peu précis. Le supérieur tient « bien des choses à sa merci, par le défaut de règlement précis délimitant le travail, les devoirs et les droits de chacun ». Mais grâce à ce règlement-parapluie sorti

20- « Dans ce monde où la technique est reine, la présence de tous ces [nombreux] écrivains témoigne d'un réel humanisme cheminot », souligne Jean FLAMION (« Les écrivains cheminots », in François MOUREAU, Marie-Noëlle POLINO (dir.), *Écritures...*, op. cit., p. 155.

21- Antoine DÉSIR, *Les Mémoires d'un vieil employé de la Compagnie d'Orléans*, Aubusson, Bouyet, 1882.

22- Jean de LAMOUNARIAS, *Les Mémoires d'un employé de chemin de fer. Moralisation tirée de la critique administrative et de l'organisation politique et sociale*, Paris, chez l'auteur, 1899.

en cas de coup dur, qui permet tant de couvrir le supérieur que de sacrifier l'inférieur, il se protège aussi lui-même.

Gustave Martin²³ est introduit au PLM en 1876 par son frère conducteur de train ; devenu lui-même conducteur attaché à la gare de Bercy, il y découvre avec effroi les fastes secrets de l'univers des agents du factage²⁴ qui sont habitués à prélever un tribut sur les marchandises passant entre leurs mains : « toute cette famille trinquait ensemble. » C'est après son départ de plein gré de la compagnie, en 1908, qu'il rédige ses mémoires, reconnaissant qu'avait alors « pris fin la tyrannie des petits chefs », « la fin de ce régime honteux faisant le plus grand honneur aux grands chefs ».

Durant l'entre-deux-guerres, signé des mystérieux Fred Rolland et Henri Maheu, paraît un ouvrage insolite, *L'Autre Enfer*²⁵ : publication d'un manuscrit tombé entre leurs mains, « trouvé au lieu-dit “des Ormelles”, Kil. 153-900 de la ligne Vieilleville Larsant », « où le train rapide 15.066 télescopait la partie de queue de l'M. 434, en dérive par suite de rupture d'attelage »... Fiction littéraire ou témoignage vécu ? « Nous n'en saurons jamais rien pour n'avoir pu vérifier les faits consignés en ces pages²⁶. » Mais force est de reconnaître que son auteur s'identifie parfaitement à un wagonnier, et que son préfacier reconnaît son réalisme²⁷ : « Est-ce un roman ! Non ! C'est l'évocation d'un monde qui est inconnu à la plupart de nos contemporains. C'est la vie mystérieuse des *cheminots*. » La critique quelque peu distante de « la tribu des Wagonniers » que semble côtoyer l'auteur²⁸ est poussée, excessive sans doute²⁹,

23- Gustave MARTIN, *Mémoires d'un cheminot du PLM (1876-1908)*, Paris, Jouve, 1911.

24- Agents chargés des livraisons en ville des marchandises PV (« petite vitesse ») reçues par le PLM.

25- Fred ROLLAND et Henri MAHEU, *L'Autre Enfer...*, [sic] avec une préface de Fernand Nozière, s.l., Éd. Serres, 1928.

26- Si les toponymes sont fictifs, celui de La Plaine, cité souvent, suggère comme décor possible les faisceaux de la Plaine-Saint-Denis de la Compagnie du Nord, où arrivaient de nuit les batteries ininterrompues de ses trains de charbon alimentant la capitale avec leurs nombreux wagonniers (ou serre-freins).

27- Derrière Fernand Nozière, se cache l'homme de lettres Fernand Weyl (1874-1931). Si l'on ajoute que l'éditeur est tout aussi inconnu que Fred Rolland et Henri Maheu, voilà un livre dont on aimerait bien découvrir le(s) véridique(s) auteur(s).

28- « Le métier me répugne, à désespérer d'arriver jamais à cet état de brute parfaite qu'il faut atteindre pour se pouvoir sacrer sujet de la tribu des Wagonniers », *ibid.*

29- « La Plaine est la ville des Hommes du rail. Le rail qui l'engendra demeure sa seule raison d'exister [...]. Il n'y vit pas un être pensant et peinant qui ne fut, n'est ou ne sera l'humble serf du rail. Le serf du rail. C'est la première et étonnante impression ressentie en débarquant un soir d'hiver à la Plaine. », *ibid.*, p. 10-11.

mais pertinente quand elle décrit cet univers d'agents situés tout en bas de la hiérarchie cheminote et dont le pénible métier n'intéresse personne. Ce réquisitoire contre « le bagne du rail »³⁰ tranche avec la littérature contemporaine d'exaltation du métier, comme le note M. Baroli : « Le métier d'homme de Dautry est un métier inhumain pour Rolland et Maheu³¹. »

Plus récente est l'analyse critique de la hiérarchie du rail, de ses abus et privilèges, sous la plume fielleuse et obstinée de Jean-Alcide Paroche, signant une autobiographie d'un cadre moyen des gares de la Région Est doublée d'un pamphlet contre les technocrates de la SNCF³². Il est vrai que cet ancien poilu constate la déchéance morale de l'univers du rail : « J'ai fait mon apprentissage dans la Région de l'Est, avec cette génération de 1914 qui acceptait tous les sacrifices et préférait mourir plutôt que vivre dans la lâcheté. Ce sont les Cheminots de cette génération qui, pendant la guerre 1914-1918, au son assourdi du canon de la bataille de Verdun, m'ont appris leur métier, leur dur métier, leur sens du devoir [...]. Entre ces deux dates, 1916 et 1955, qui délimitent ma carrière de Cheminot, je mesure toute l'étendue de notre déchéance morale. » Son témoignage, nourri de nombreuses situations vécues, reprend la thèse du lampiste, agent de base qui toujours supporte le blâme en cas d'accident, dénonce les pratiques de quelques fonctionnaires supérieurs dans leur gestion des effectifs, concluant sur le « degré d'avilissement et d'abêtissement » atteint par la SNCF... Dans son second ouvrage, respectueux du « grand Technicien et Premier Cheminot de France » que fut Louis Armand, l'auteur s'en prend à une SNCF où, « à défaut de techniciens, on se heurte à de trop nombreux technocrates »³³, dénonçant les privilèges indexés sur le rang hiérarchique, ou les connivences entre dirigeants et délégations syndicales, jugés aussi démagogues les uns que les autres.

Tractionnaires de la vapeur, tous des héros déchus...

À ces rares tableaux critiques d'agents de l'Exploitation, on peut opposer les écrits bien plus nombreux des mécaniciens des locomotives à vapeur, au métier très dur mais exaltant, vivant ou non une reconversion toujours perçue comme dévalorisante vers la traction électrique ou Diesel.

30- *Ibid.*, p. 251-252.

31- Marc BAROLI, *Le Train dans la littérature...*, *op. cit.*, p. 419.

32- Jean-Alcyde PAROCHE, *Climats à la SNCF sous la IV^e République, par un cheminot*, Paris, Éd. du Scorpion (Jean d'Halluin éditeur), 1963 ; du même, *Un cheminot face aux technocrates à la SNCF*, Paris, La Pensée universelle, 1976.

33- *Ibid.*, p. 8.

Jacques Tonnaire est le premier à narrer ses souvenirs d'un mécano passé du PLM au Sud-Est au temps de « la vapeur »³⁴. Son talent d'observateur et sa verve servent un tableau très fin de son passage de la vapeur à la traction électrique, lui que son service en temps de guerre puis d'occupation conduisait loin de son dépôt d'attache parisien du Charolais. Le mécanicien est ainsi sensible et réceptif à la « personnalité de chaque réseau » : « L'esprit de discipline des équipes du Nord et de l'Est nous laissait, nous les Sud-Est, pantois », tout comme, impensable à l'Est et au Nord, « le côté légèrement joyeusement dillettante de l'organisation de la Traction au PLM ». Et d'apprécier le tirage excellent des locos du Nord ou, en matière d'ergonomie, les grilles de leurs foyers manœuvrables, facilitant l'évacuation du mâchefer, innovations révélant les retards du « PLM »³⁵... *Autour d'un métier mort*, tel était le titre original de son manuscrit, transformé par son éditeur à des fins plus commerciales. Car « la Vapeur, en disparaissant, n'a pas fait sonner seulement le glas d'une technique dans le monde du transport [...]. Le glas d'une forme de travail, d'une manière de vivre a retenti aussi »³⁶. Converti en 1950 à la traction électrique, son témoignage professionnel s'arrête aussitôt, tant « un wattman ne sent pas sa machine, il ne la vit pas, il s'en sert ». Dans le couple machine-mécanicien, l'asservissement a changé de sens et déqualifié le conducteur-électricien, simple manipulateur d'un volant (le « cerclo ») et presse-bouton³⁷.

Durant les années 1980, le patrimoine des métiers en voie de disparition ou déjà disparus (mineurs, meuniers), leur évocation nostalgique font florès chez les éditeurs tels que Berger-Levrault, qui publie les mémoires d'un « sénateur du rail », dont le sentiment aristocratique ne pouvait trouver plus ample expression³⁸. Voilà donc « pour la première fois, le récit authentique, par un roulant, d'une vie de cheminot au temps de la vapeur », celle de ce Marcel Péroche qui, en 1941, accédant aux *Pacifique*, « les plus grosses machines à vapeur de l'époque », atteint ainsi « le sommet de la hiérarchie des roulants »... Relatant « ce métier de chien, mais que j'ai adoré », l'auteur, plutôt mégalomane, semble n'exister qu'au travers de son zèle : « Nous ne regardions

34- Jacques TONNAIRE, *Souvenirs d'un mécano de locomotive (1932-1950)*, Paris, J.-C. Lattès, 1982 (avec les conseils de Martine Laroche).

35- *Ibid.*, p. 174.

36- *Ibid.*, p. 10.

37- C'est à notre demande qu'il a tout de même évoqué ses souvenirs de conducteur-électricien sur les BB 8100 et 2D2 du Sud-Est, avec la même finesse d'analyse du métier et de son ambiance : Jacques Tonnaire, « Les souvenirs d'un mécano reconverti "wattman" », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 9 (printemps 1991), p. 89-102.

38- Marcel PÉROCHE, *Les Mémoires de Marcel Péroche, « sénateur » du rail*, Paris, Berger-Levrault, 1984.

pas à notre temps, nous vivions pour le chemin de fer, pour nous l'entretien était presque une distraction », profitant des jours de repos pour venir à l'atelier entretenir sa machine, la laver, l'astiquer ; ou de ses performances personnelles (aucun arrêt de travail durant toute sa carrière...). Le livre témoigne bien, dans la tête des cheminots de l'État et sur le terrain, de la présence tutélaire du directeur Raoul Dautry, qui partage avec Péroche (s'il ne le lui a communiqué) un tempérament énergique de battant, le goût de l'émulation professionnelle et de la performance individuelle, comme du sport d'équipe qu'encourage Dautry sur son réseau de 1928 à 1937.

Le succès de librairie va inciter Marcel Péroche à publier un second volume de mémoires, malgré l'avis de l'ancien journaliste de *La Vie du rail* André Fonnet (« Ne donne pas une suite à un livre dans lequel tu as donné le meilleur de toi-même » p. 106-108), contraint en fin de compte de servir d'accoucheur du nouveau livre. Pour en meubler les pages, la longue gestation de son premier livre nous est révélée : son manuscrit voyagea, de l'assistante sociale de la SNCF à son ancien patron, passa par *La Vie du rail*, puis alla chez Plon, pour atterrir enfin chez Berger-Levrault. Cet éditeur, pionnier dans les collections sur le patrimoine social de la France, se déclara enfin intéressé à condition que le manuscrit soit révisé, soumis au bistouri et à la plume d'un certain Didier Sénécail. Quant à son nouvel éditeur, France-Empire, il affubla Péroche, déjà « sénateur » sur l'affiche de son premier livre, de l'attribut d'« ancien mécanicien de l'Orient-Express »³⁹, deux qualifications qui se révèlent discutables⁴⁰, voire très contestable pour la seconde⁴¹...

Entre les deux mécanos autobiographiques Tonnaire et Péroche, l'écart est frappant quant à la valeur du témoignage, plus ou moins infléchi par la pression commerciale de l'éditeur, voire de l'auteur, dans le sens de mythes légendaires, les incontournables *Pacifique* ou l'*Orient-Express*...

On retrouve le thème de la fierté du mécano dans une série d'ouvrages parus à partir de 1989. Ainsi Pierre Pignède, issu d'une lignée de cheminots du PLM, ne retient que ses souvenirs du temps de la vapeur : les défis renouvelés

39- Marcel PÉROCHE, *Ne touche pas à ma locomotive. Scènes de la vie de Marcel Péroche, ancien mécanicien de l'Orient-Express*, propos recueillis par André Fonnet, Paris, Éd. France-Empire, 1990.

40- Selon A. Fonnet, l'attribut glorieux de « sénateur du rail » était réservé aux mécanos des Pacifique du Paris-Orléans, alors que Péroche émerge au réseau de l'État.

41- C'est en tant qu'agent requis en mars 1941 dans la 8^e section des chemins de fer de campagne, levée pour aller renforcer les chemins de fer syriens et turcs, qu'il conduira pendant trois mois ce qui reste du mythique Orient-Express d'avant guerre, sur le tronçon de ligne préservé au Liban reliant Alep à Medéin.

en tête du *Riviera-Vichy*, sur la fameuse ligne à voie unique reliant Alès à Clermont-Ferrand – « train express classé très dur, le plus difficile de tout le Sud-Est » – ou sa fierté d'être le seul mécano du dépôt d'Alès à astiquer sa locomotive. « Avec la diésélisation de la fameuse ligne des Cévennes en mai 1964 » s'arrête net son témoignage : « Je pourrais ajouter un nouveau chapitre à cet ouvrage, mais je n'en ai pas le cœur. [...] Pour moi, ma carrière s'est arrêtée lorsque j'ai remis la 269 pour la dernière fois [...]. Il allait nous manquer quelque chose, cette chose qui s'appelait une machine à vapeur titulaire⁴². »

Même thème chez Roger Habert, fils et petit-fils de cheminot, recruté en 1937 à l'Est, à l'occasion des « 40 heures »⁴³. « Chanceux d'avoir connu et pratiqué un métier d'homme véritable »⁴⁴, notamment en tête des *Mountain* 241-A, les « boeufs », son récit se double de celui d'un syndicaliste fidèle à la CGT. Il évoque les dernières équipes de la vapeur « en banalité » où « le mutisme le plus complet entre mécanicien et chauffeur » pèse lourd, avant de se voir converti en diéséliste voué aux « 72000 sans pépin », qui ne l'inspirent plus ! Preuve en sont ses calepins de cette époque, où « je ne trouve pas ou peu de traces de mes fonctions de conducteur Diesel »⁴⁵. S'il publie un second ouvrage⁴⁶, c'est pour s'appesantir cette fois sur son engagement militant, stimulé par ses « passions, indignations et luttes contre l'injustice », déçu de l'évolution sociale : « Et nous, et moi, à la recherche d'une gloire perdue, anciens combattants, avec nos médailles conquises sur le front des luttes syndicales, sommes-nous encore dans le coup ? Nos armes d'antan ne sont-elles pas devenues obsolètes ? », tout en respectant les nouveaux « pilotes du rail » en tête des TGV, ces « supermen de la caténaire », ces « faiseurs d'étincelles »⁴⁷.

L'éditeur spécialisé *La Vie du rail* publie trois autobiographies « révisées » de roulants entre 1996 et 1998, où semblent de mise les *leitmotive*, voire les poncifs. Ainsi Marcel Raynal⁴⁸ dédie son livre « à tous mes compagnons de

42- Pierre PIGNÈDE, *Vapeur en Cévennes*, préf. Maurice Maillat, Breil-sur-Roya, Éd. du Cabri, 1989, p. 151.

43- Roger HABERT, *La Vapeur en fumée*, Breil-sur-Roya, Éd. du Cabri, 1989. L'auteur évoque ses calepins, agendas et carnets à couverture de moleskine noire, précieuses aides pour stimuler ses souvenirs (p. 219, 231, 233).

44- *Ibid.*, p. 233.

45- *Ibid.*, p. 219.

46- Roger HABERT, *Conducteur de locomotive. Une vie pour l'honneur du rail*, Paris, L'Harmattan, 1999.

47- *Ibid.*, p. 280.

48- Marcel RAYNAL, *J'étais mécanicien vapeur*, Paris, La Vie du rail & des transports, 1996 (révision par Véronique Duthille).

travail, qui ont comme moi peiné sur leur locomotive », chauffeurs ou mécaniciens pratiquant un « métier de chien, certes, mais si attachant », aujourd'hui « mort enterré à tout jamais ». Et s'interrogeant sur cette fameuse « bête humaine » – était-ce la machine ou l'homme ? – de répondre assez judicieusement : « la machine avait parfois quelque chose d'humain et l'homme quelque chose de la bête. » Dominique Serayet⁴⁹, embauché en 1956 au dépôt de Marseille-Blancarde, relate « 25 ans de discrète passion, mais aussi de nombreuses joies et de moments difficiles ». Lucien Bridier⁵⁰, ingénieur de l'Institut catholique des arts et métiers, recruté en 1933 au dépôt du Mans, termine sa carrière en 1974 comme cadre supérieur. Mais c'est son seul parcours de mécanicien qu'il narre : lui qui fut « intronisé mécanicien de *Pacific* », accédant ainsi au « clan très fermé des sénateurs », son récit s'achève dès qu'il devient sous-chef de dépôt aux Batignolles en juin 1936 : dommage de ne pas connaître la suite et l'ambiance du dépôt au temps du Front populaire.

Évoquons encore Georges Avart, conducteur à Nantes, relatant son parcours de la vapeur aux machines électriques, *via* les autorails, dont les roulements plus ou moins ingrats, retranscrits dans ses « carnets de route », permettent d'évoquer précisément les peines et plaisirs alternés du métier :

Je reprends un de mes carnets de route. Sur les 28, il ne me manque que le premier. Il y a encore de la poussière de charbon dedans après de si longues années. Je reprends une période de travail : le premier jour, c'est un dimanche. De 20 heures à 5 heures, on est là au cas où le mécano ou le chauffeur se loupe... Reprise de service à 20 h 02 – Le Mans, retour à Nantes en voyageur 3 h 39. Reprise le soir à 19 h 00 – St-Nazaire, retour à Nantes pour une fin de service à 1 h 00. [...] Reprise à 1 h 35 – 6704 Le Mans, fin de service à 7 h 32, reprise à 17 h 00 – 6715 – direction Nantes, fin de service à 1 h 45 le dimanche, plus un repos. Pour une fois, j'avais deux jours à la maison, le bonheur⁵¹ !

Mais à l'heure où le TGV va dominer le paysage de la traction ferroviaire de la France, le conducteur « tégéviste » peut devenir un nouveau héros des temps modernes, surtout s'il a participé aux essais. Ainsi Pierre Reure, baigné dans des familles de cheminots du PLM de Laroche, entré comme apprenti en 1951 « dans le temple de la SNCF avec un indicible plaisir »⁵². Sa carrière de tractionnaire, prolongée par sa participation aux essais du TGV, lui permet

49- Dominique SERAYET, *Baron du rail*, Paris, La Vie du rail & des transports, 1997 (révision par Claude Mandibil).

50- Lucien BRIDIER, *Mécanicien vapeur sur l'État*, préf. Marguerite-Marie Dubois, Paris, La Vie du rail & des transports, 1998 (correction, secrétariat de rédaction : Véronique Duthille).

51- Georges AVART, *De la pelle à la ficelle, une histoire du chemin de fer français*, Paris, Thélès, 2003, p. 29.

52- Pierre REURE, *Une vie : de la vapeur au TGV. Souvenirs*, Paris, La Vie du rail, 2006.

d'ignorer toute tentation passéiste. Grâce aux performances techniques et commerciales inégalées des TGV, les dirigeants de la SNCF ont réussi à donner au rail un nouveau cours où « l'honneur était sauf ».

Dans cet échantillon des écrivains tractionnaires, une place spéciale revient à Etienne Cattin. Recruté à l'Est en 1939, cet ingénieur des Arts et Manufactures accomplit dans les dépôts de l'Est un parcours classique qui le conduira à diriger l'arrondissement Matériel et Traction de Nancy. Mais de son expérience vécue de roulant puis de son compagnonnage avec les « gueules noires », il va tirer la matière d'une œuvre littéraire importante au succès certain. Si elle se présente sous forme de fictions romanesques, c'est indéniablement avec une finesse d'analyse et un talent d'écriture qu'il fait partager au lecteur la psychologie professionnelle des serviteurs de la Traction dont il a été. Son premier livre, *Trains en détresse*, évoque la condition psychologique quotidienne des roulants sous l'Occupation, tout ce qu'ils ont ressenti lorsque, en tête de machine par exemple, ils sont pris sous le feu d'un mitraillage ou s'exposent à un sabotage meurtrier, « premières victimes » de ces manifestations de la résistance,

l'épreuve la plus terrible de la guerre, épreuve matérielle assurément, mais peut-être plus encore morale et mentale. [...] Depuis que les premiers trains avaient sauté sur les rails déboulonnés par les maquisards, les jours et les mois s'étaient succédés et les gueules noires avaient continué de rouler à tombeau ouvert. Les mécaniciens et les compagnons sentaient bien qu'une nuit ou l'autre, l'un d'entre eux y laisserait sa vie, mais le respect de l'horaire parlait si fort en eux qu'ils persistaient à reculer le moment d'agir⁵³.

Voilà du vécu authentique, aurait jugé Norton Cru... Les 8, 15 et 22 novembre 1953, *La Vie du rail* publie ses « récits vécus d'un tractionnaire », inspirés de son enfance de fils de roulant à Longuyon. « Nés dans le charbon », tels sont ces fils de mécaniciens logés en cité ferroviaire, tôt attirés par le spectacle des manœuvres ou des trains de marchandises que conduisent leurs pères, en tête d'une 150 E ou 150 X. Et vive le jeudi : « Toute la journée, on s'extasie devant les beaux démarrages, on compte les wagons des trains. » La mutation du père signifie l'obligation de quitter, à regret, le seul dépôt de l'Est qu'il fallait traverser chaque jour pour aller à l'école ! Et seule la maman est satisfaite : « Le charbon ne recouvrira plus ses rideaux et n'envahira plus ses meubles ; le linge séchera en toute tranquillité ; elle ne lavera plus les mains et les jambes des enfants dix fois par jour et, du jardin, verts sortiront enfin les choux et rouges enfin les tomates. » Subtile évocation, donc, de l'ambiance familiale par qui l'a connue...

53- Étienne CATTIN, *Trains en détresse*, Paris, Julliard, 1954, p. 10, 19.

L'ode aux « gueules noires » de la traction va s'exalter dans les ouvrages suivants⁵⁴, où Cattin met en scène un mécanicien, Christian Valleraud, puis son fils, le premier confronté au ferrailage de sa *Mountain*, le second conducteur-électricien des BB ou CC. Un progrès inévitable, mais qui justifie les regrets du père – comme ceux de Cattin, on s'en doute bien : « La condition de gueule noire constituait une école d'énergie comme il en avait peu existé » alors que « l'on ne pourra jamais sentir une BB vivre en soi comme une Mountain ».

En marge des roulants, les exploitants

Nous tenons personnellement Henri Bourrillon (1876-1962) comme le plus intéressant des « cheminots écrivains », bien qu'il n'ait fait que traverser quelques années le chemin de fer avant 1914, recruté à l'Exploitation par la Compagnie du Nord comme petit chef de gare itinérant. Ce n'est pas alors son premier emploi et Pierre Hamp (son nom de plume) s'est exercé à noter ses observations d'un emploi à l'autre : enquêteur social inavoué préfigurant l'inspecteur du travail qu'il deviendra, il est autant un écrivain dont la plume talentueuse est repérée par les Éditions de la Nouvelle Revue française qui en feront un durable « écrivain maison », après avoir publié ses premiers reportages, *Marée fraîche* et *Vin de Champagne*. Sous-chef de gare à Hirson, il est marqué par la vie intense et éprouvante d'un triage exigü, à la jonction des réseaux de l'Est et du Nord, aux voies toujours engorgées de wagons chargés de minette lorraine. Les notes instantanées de Pierre Hamp, armé de bouts de papier et d'un crayon, alimentent la chronique de ce triage jusqu'à l'inévitable grève d'octobre 1910, perdue⁵⁵. Telle est la matière première de son témoignage au sobre et rude titre, *Le Rail*, paru à la NRF en 1912. Comme le révèlent ses notes manuscrites et ses brouillons (bien conservés), le cheminot précaire qu'est Hamp est plus observateur qu'acteur, analyste du travail de l'aiguilleur à l'occasion, voire ergonomiste avant la lettre⁵⁶. À distance, intellectuellement, de cet univers du triage mais partageant la peine de ses subordonnés, il a fort bien retranscrit par son style lapidaire et syncopé l'univers rude mais solidaire des hommes d'équipe et de leurs sous-chefs, forcés par exemple de transgresser les règlements de sécurité pour absorber la noria ininterrompue des wagons à atteler ou à dételer.

54- *Ceux du rail*, 1954 ; *Les Dévorants et La Fin des dévorants*, 1956, tous édités par Julliard.

55- Travail que j'ai analysé dans un article : « Hirson vu par Pierre Hamp. Les coulisses du Rail... », *Chemins de fer*, n° 476 (2002), p. 36-45.

56- Voir, publiées par nos soins, ses « Observations critiques du travail des aiguilleurs de la Compagnie du Nord en 1903-1904 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 8 (printemps 1993), p. 121-128.

Mais, dans des écrits ultérieurs, il reviendra sur son analyse de l'univers cheminot : dans *Un nouvel honneur*, il théorise, en anthropologue de l'univers du rail, le règlement-parapluie si pratique, si utile à sa hiérarchie pour se couvrir :

Une compagnie utilise deux sortes d'hommes : le personnel dirigeant et de contrôle, généralement assis et les mains blanches, et le personnel d'exécution, toujours debout et les mains noires. Le premier a pour fonction de préparer par une figuration sur papier l'exécution du service : règlements, instructions, horaires. Le second transpose dans la pratique ces figurations. [...] Il ne faut, dans la réalité du service, qu'un regard de moins ou un geste de trop pour produire la catastrophe. L'usage est alors que la responsabilité ne se recherche point dans l'ordre de l'esprit, mais se trouve dans l'exécution matérielle. En effet, depuis si longtemps que les compagnies de Chemins de fer prennent leurs précautions, leurs gens de bureau ont établi des règlements minutieux répondant à tous les cas possibles de la pratique, et l'on trouve toujours le texte qu'il aurait fallu respecter pour que l'accident n'arrivât pas. Chaque instruction en soi est exécutable. Mais toutes le sont-elles simultanément⁵⁷ ?

Qui, en termes aussi concis, a résumé aussi bien cette fracture sociologique entre gens de bureau et exécutants, aux antipodes de la « grande famille du rail », dont les « pères » ont voulu ainsi signifier leur proximité et solidarité avec leurs « enfants » ?

De la somme d'ouvrages publiés dans l'entre-deux-guerres et que Pierre Hamp a consacrés à la « peine des hommes » se détache son autobiographie, *Il faut que vous naissiez de nouveau*, où il évoque sa formation intellectuelle, décisive, à la Fondation universitaire de Belleville qui lui a révélé « le social » et a déclenché son « goût d'écrire »⁵⁸. Embauché au Nord, il commence aussitôt « à noter implacablement ce qui [lui] semblait déplorable dans le service »⁵⁹ ; de quoi se faire remarquer favorablement, être promu dans la hiérarchie des gares, tout en étant invité à se conformer à l'ordre voulu par la compagnie. Contraint ainsi à dissimuler son irrépressible besoin d'observation critique, promu dans le « difficile chantier » d'Hirson, il en éprouve une satisfaction :

Mon contentement ne venait point des avantages que mon dossier pourrait en recevoir si je m'y comportais bien, mais de la joie d'amasser des documents pour écrire *Le Rail*. Quand j'examinais par les fentes du wagon-corps de garde la démarche du polytechnicien, je le guettais plus comme personnage de la littérature que comme mon chef de métier⁶⁰.

57- Pierre HAMP, [*La Peine des hommes*] *Un nouvel honneur*, Paris, NRF, 1922, p. 81-82.

58- Pierre HAMP, *L'Œuvre de Pierre Hamp... La Peine des hommes. Il faut que vous naissiez de nouveau*, Paris, Gallimard, 1935, cit. p. 65, 77.

59- *Ibid.*, p. 82.

60- *Ibid.*, p. 231.

Distance entretenue, maîtrisée, qui permet à Hamp de ne pas être « aveuglé par l'amour du métier au point de se tromper sur les hommes qui le font ». Bien plus, l'amour de ces hommes lui confère une vision critique de ce métier qui, avec lui, apparaît pour la première fois dans la littérature. *Le Rail* n'est pas seulement l'œuvre du cheminot, c'est aussi le dossier de l'inspecteur du travail qui lui a succédé⁶¹.

Alors que Marc Baroli reconnaît ainsi à Hamp « le grand mérite » d'avoir su nous donner une « vision plus exacte et plus complète » de l'univers du rail, il critique toutefois son écriture, affranchie des canons de la littérature : « L'absence totale d'intrigue, même professionnelle, fait de ce livre un reportage et non un roman. » Ainsi, grave défaut, « certains paragraphes contiennent tant de chiffres précisant les salaires des cheminots, le poids des wagons, les caractéristiques des machines, qu'ils sont illisibles. » D'où ce jugement catégorique sur l'œuvre littéraire : « *Le Rail* aurait pu être le roman du chemin de fer dans son ensemble, il n'est que le roman du métier ferroviaire⁶². » En ce qui nous concerne, nous préférons pourtant Hamp à Zola !

Si les « exploitants », livrés à des tâches plus obscures que les roulants, sont bien moins nombreux à témoigner, leurs récits ne manquent pas d'intérêt, à l'image des trop rares mémoires d'agents de train. Édités à usage familial par son fils, les cahiers de Fernand Blanchet⁶³, entré au PLM en 1919, privilégient l'histoire familiale par rapport au vécu du métier, s'attardant sur les séquences exceptionnelles de sa carrière, séjour dans la Ruhr en 1923 ou débâcle de juin 1940 suivie de l'Exode. On doit à Charles Burgaux, longtemps chef de gare de Brie-Comte-Robert, plutôt qu'une évocation de son métier, des « confidences » anecdotiques tirées du poste d'observation privilégié qu'est bien une gare, scènes cocasses de voyageurs aux prises avec les agents. Aussi considère-t-il subtilement le guichetier comme « un acteur sur scène », l'un des acteurs de la comédie humaine qui se joue en gare : « conversations particulières, moqueries, laisser-aller, mauvaise humeur, haussements d'épaules lui sont interdits aussi bien que les visites venant du dehors (camarades, flirts, etc.). On est là pour servir⁶⁴. »

61- Voir Marc BAROLI, *Le Train dans la littérature...*, *op. cit.*, p. 375.

62- *Ibid.*, p. 378-379.

63- Jacques BLANCHET (éd.), *La Vie dans l'Yonne au XX^e siècle. Mémoires de Fernand Blanchet*, s.n.n.l., 2004 (1976).

64- Charles BURGAUX, *Les Confidences d'Arsène. Souvenirs d'un chef de gare*, ill. Testu, Paris, Les Productions de Paris, 1959, p. 144.

Louis Armand, né en 1925, fils d'un aiguilleur du PLM, se distingue par l'analyse réflexive et en profondeur de son « métier » tel qu'il l'a vécu. Bachelier, « attaché du groupe VI⁶⁵ », sa carrière de gare en gare le conduit jusqu'aux postes de commandement de Valence et de Marseille et se conclut à Montpellier, en 1985, comme ingénieur principal. Publiée à compte d'auteur, on retrouve dans cette véritable autobiographie⁶⁶ l'exaltation des métiers d'en bas, stimulés par « le défi quotidien, permanent en vérité, du "faire l'heure", cette gloire des gens du rail »⁶⁷. Composer dans des délais impératifs des trains de marchandises, avec des lots de wagons, est moins visible et spectaculaire mais tout aussi noble que de conduire une *Pacific* ou une *Moutain* :

Pourquoi ne pas être fiers de notre ouvrage ? C'est en écrivant ces lignes que je me rends mieux compte de cette évidence : la portée de cette œuvre, de tout ce que nous gagnions dans ce travail de création. Un peu d'orgueil, mais une affirmation, une reconnaissance de nous-même, une prise de conscience de nos actes, un attachement à tout ce que contenaient d'humanité ces trains modelés de nos mains⁶⁸.

L'évolution de la SNCF et la mutation de la famille cheminote suscitent la nostalgie d'un temps révolu, où l'on travaillait au chemin de fer « dans la ferveur », ainsi que la résignation et la désillusion : alors que la technique ferroviaire tend à déshumaniser le métier de cheminot, qu'ainsi « le conducteur s'ennuie de plus en plus sur sa machine », « je voudrais croire que ce métier n'est pas mort, que les hommes qui le pratiquent sauront le maintenir, avec enthousiasme »⁶⁹... À d'autres occasions, Louis Armand prolonge ses souvenirs, régulateur dans les PC⁷⁰ ou débutant en 1944 en gare de Thor, aux prises avec l'expédition matinale des trains RA (régime accéléré), chargés de fruits et légumes⁷¹. D'un intérêt et d'un attrait évidents, son œuvre s'inscrit dans la veine des écrits de Pierre Hamp, privilégiant, avec un vocabulaire sobre mais

65- Catégorie de recrutement, de 6 à 1, du personnel de maîtrise et d'encadrement : l'attaché groupe 1 sort d'une grande école [N.d.l.R.].

66- Louis ARMAND, *Au fil du rail. Récit-témoignage*, Montpellier, chez l'auteur, 1988. Il s'est expliqué plus tard sur sa démarche autobiographique : « L'autobiographie cheminote : un exploitant », in « Images de cheminots. Entre représentations et identités », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 36-37 (printemps-automne 2007), p. 77-80.

67- Louis ARMAND, *Au fil du rail...*, *op. cit.*, p. 163.

68- *Ibid.*, p. 74-75.

69- *Ibid.*, p. 162-163.

70- Louis ARMAND, « Témoignage : le poste de commandement », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 8 (printemps 1993), p. 23-24.

71- *Idem.*, « L'orgueil de ma fatigue », *Historail*, n° 22 (juillet 2012), p. 24-36.

suggestif, la dimension psychologique de l'exercice du métier et des rapports collectifs de travail :

Se décarcasser pour taxer en un temps record des wagons, cavalier dans les voies pour étiqueter, ligaturer ces wagons, [...] les acteurs de ces scènes ne les avaient pas vécues dans l'indifférence. De cela je suis quasiment sûr. Jusqu'à affirmer qu'une ferveur les animait ? Non, je n'irai pas jusque-là. [...] Mais du moins, en ce qui me concerne, j'éprouvais l'orgueil de ma fatigue à m'être démené pour faire partir des trains à l'heure⁷².

Le constat s'impose : au-delà de ces témoignages venant de la Traction ou de l'Exploitation, les univers de la Voie ou des ouvriers du Matériel ont peu inspiré leurs serviteurs, brigadiers, cantonniers et ouvriers en charge de tâches moins nobles, loin des défis de l'Horaire et des prouesses du Métier, ces terreaux fécondant l'inspiration littéraire et autobiographique.

Références bibliographiques

Écrits biographiques

ARMAND Louis, *Au fil du rail. Récit-témoignage*, Montpellier, chez l'auteur, 1988.

— « Témoignage : le poste de commandement », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 8 (printemps 1993), p. 23-34.

— « L'orgueil de ma fatigue », *Historail*, n° 22 (juillet 2012), p. 24-36.

AVART Georges, *De la pelle à la ficelle, une histoire du chemin de fer français*, Paris, Thélès, 2003.

BLANCHET Jacques (Éd.), *La Vie dans l'Yonne au XX^e siècle. Mémoires de Fernand Blanchet*, s.n.n.l., 2004 (1976).

BRIDIER Lucien, *Mécanicien vapeur sur l'État*, préf. Marguerite-Marie Dubois, Paris, La Vie du rail & des transports, 1998.

BURGAUX Charles, *Les Confidences d'Arsène. Souvenirs d'un chef de gare*, ill. Testu, Paris, Les Productions de Paris, 1959.

CATTIN Étienne, *Trains en détresse*, Paris, Julliard, 1954.

— *Ceux du rail*, Paris, Julliard, 1954.

— *Les Dévorants*, Paris, Julliard, 1956.

— *La Fin des dévorants*, Paris, Julliard, 1956.

DÉSIR Antoine, *Les Mémoires d'un vieil employé de la Compagnie d'Orléans*, Aubusson, Bouyet, 1882.

HABERT Roger, *La Vapeur en fumée*, Breil-sur-Roya, Éd. du Cabri, 1989.

72- *Ibid.*, p. 36.

- *Conducteur de locomotive. Une vie pour l'honneur du rail*, Paris, L'Harmattan, 1999.
- HAMP Pierre, *Le Rail*, Paris, NRF, 1912.
- *[La Peine des hommes] Un nouvel honneur*, Paris, NRF, 1922.
- *L'Œuvre de Pierre Hamp... La Peine des hommes. Il faut que vous naissiez de nouveau*, Paris, Gallimard, 1935.
- LAMOUNARIAS Jean (de), *Les Mémoires d'un employé de chemin de fer. Moralisation tirée de la critique administrative et de l'organisation politique et sociale*, Paris, chez l'auteur, 1899.
- MARTIN Gustave, *Mémoires d'un cheminot du PLM (1876-1908)*, Paris, Jouve, 1911.
- RAYNAL Marcel, *J'étais mécanicien vapeur*, Paris, La Vie du rail & des transports, 1996.
- REURE Pierre, *Une vie : de la vapeur au TGV. Souvenirs*, Paris, La Vie du rail, 2006.
- ROLLAND Fred et Maheu Henri, *L'Autre Enfer...*, avec une préface de Fernand Nozière, s.l., Éditions Serres, 1928.
- PAROCHE Jean-Alcyde, *Climats à la SNCF sous la IV^e République, par un cheminot*, Paris, Éd. du Scorpion (Jean d'Halluin éditeur), 1963.
- *Un Cheminot face aux technocrates à la SNCF*, Paris, La Pensée universelle, 1976.
- PÉROCHE Marcel, *Les Mémoires de Marcel Péroche, « sénateur » du rail*, Paris, Berger-Levrault, 1984.
- *Ne touche pas à ma locomotive. Scènes de la vie de Marcel Péroche, ancien mécanicien de l'Orient-Express*, propos recueillis par André Fonnet, Paris, Éd. France-Empire, 1990.
- PIGNÈDE Pierre, *Vapeur en Cévennes*, préf. Maurice Maillat, Breil-sur-Roya, Éd. du Cabri, 1989.
- SERAYET Dominique, *Baron du rail*, Paris, La Vie du rail & des transports, 1997.
- TONNAIRE Jacques, *Souvenirs d'un mécano de locomotive (1932-1950)*, Paris, J.-C. Lattès, 1982.
- « Les souvenirs d'un mécano reconverti "wattman" », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 9 (automne 1993), p. 89-102.

Documents à valeur de sources

- HAMP Pierre, « Observations critiques du travail des aiguilleurs de la Compagnie du Nord en 1903-1904 », éd. Georges Ribeill, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 8 (printemps 1993), p. 121-128.

LHEUREUX Paul et PINEAU M., *Les Carrières des chemins de fer*, Paris, École du génie civil, s.d.

MONNIER Adrien, *Les Parias. En réponse à La Bête humaine de M. Émile Zola*, Les Mureaux, chez l'auteur, 1892.

SIEBECKER Édouard, *Physiologie des chemins de fer, grandes compagnies, employés, public, portraits, anecdotes, conseils aux voyageurs*, Paris, Hetzel, 1867.

Notre Métier, n° 8 (15 juillet 1939).

La Carrière des chemins de fer, Guide général pour la jeunesse Carus, Paris, Carus, s.d.

Bibliographie

ARMAND Louis, « L'autobiographie cheminote : un exploitant », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 36-37 (printemps-automne 2007), p. 77-80.

BAROLI Marc, *Le Train dans la littérature française*, Paris, Éd. Notre Métier, 3^e édition revue et mise à jour, 1969.

— « Le train dans la littérature française », in François MOUREAU, Marie-Noëlle POLINO (dir.), *Écritures du chemin de fer*, Paris, Klincksieck, 1997.

CHEVANDIER Christian, HENRISEY Christian, « Les écrivains des PTT. De Georges Valero à Maxime Vivas », in Sophie BÉROUD, Tania RÉGIN (dir.), *Le Roman social. Littérature, histoire et mouvement ouvrier*, Paris, Éd. de l'Atelier, 2002.

NORTON CRU Jean, *Du témoignage*, Paris, Gallimard, 1930.

RIBEILL Georges, « Hirson vu par Pierre Hamp. Les coulisses du rail... », *Chemins de fer*, n° 476 (2002), p. 36-45.