

« Tales of The Rails » : les récits de vie des cheminots anglais

« *Tales of the Rails* » : *englishrailwaymen's life tales*

Timothy G. Ashplant



Édition électronique

URL : <http://rhcf.revues.org/1616>

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de
fer

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2013

Pagination : 35-56

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Timothy G. Ashplant, « « Tales of The Rails » : les récits de vie des cheminots anglais », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 44 | 2013, mis en ligne le 13 novembre 2014, consulté le 29 novembre 2016. URL : <http://rhcf.revues.org/1616> ; DOI : 10.4000/rhcf.1616

Ce document est un fac-similé de l'édition imprimée.

Tous droits réservés

« Tales of The Rails » : les récits de vie des cheminots anglais



Au moins un million de personnes (dont plus de 100 000 femmes) ont travaillé dans les chemins de fer de Grande-Bretagne dans les près de deux siècles de leur existence jusqu'à aujourd'hui. Moins de 250 ont laissé des visions assez larges de leur travail, encore moins de l'ensemble de leur vie. Dans la première partie de cet article, je vais examiner quels cheminots ont été poussés à écrire et à publier leurs récits de vie, quand et comment ils ont été publiés. Je vais comparer leurs livres à la configuration générale des autobiographies ouvrières britanniques. Dans la seconde partie, je vais exposer de courts extraits de textes choisis pour explorer la diversité des formes sous lesquelles les cheminots racontèrent leur vie. Je me concentrerai ici sur des textes écrits par des auteurs qui ont travaillé au xx^e siècle.

Il y a en Grande-Bretagne une forte tradition d'autobiographies ouvrières. Les chercheurs bénéficient également d'un guide de la plus grande qualité : *The Autobiography of the Working Class: an Annotated Critical Bibliography* (AWC). Il fut publié en trois volumes entre 1984 et 1989 et dirigé par John Burnett, David Vincent et David Mayall¹. Ce travail comprend environ 2 200

1- John BURNETT, David VINCENT, David MAYALL (dir.), *The Autobiography of the Working Class: an Annotated Critical Bibliography*, 3 vol., Brighton, Harvester, 1984-1989.

autobiographies, écrites par environ 1 900 auteurs, dont 1 100 rédacteurs nés avant 1900. Ces chiffres sont à comparer aux 400 auteurs d'expression française ou allemande (France, Allemagne, Belgique, Suisse) que Mary-Jo Maynes a répertoriés pour la même période². De ces 2 200 autobiographies ouvrières, 63 (soit 3 %) sont écrites par des cheminots. Pour mener l'analyse jusqu'à nos jours, j'ai compilé un ensemble de 158 autres récits de vie de cheminots qui ne figurent pas dans l'AWC³.

Parmi les travailleurs britanniques qui ont écrit des autobiographies, les cheminots constituent un groupe professionnel exceptionnellement nombreux⁴. Pour comprendre comment tant de cheminots ont pu publier leurs histoires, et lesquels parmi eux, il est nécessaire d'examiner le marché de l'édition. Le graphique suivant (fig. 1) montre les dates de première publication d'autobiographies de cheminots en périodes successives de cinq ans⁵. Jusqu'à la fin des années 1960, seulement 21 avaient été publiées. Mais s'est alors développée la nostalgie pour les chemins de fer, à la suite des compressions majeures du réseau consécutives au rapport Beeching (1963) et à la disparition de la vapeur en 1968. Bien qu'une littérature spécialisée visant les amateurs de chemin de fer ait existé depuis longtemps, la disparition de ce qui fut rapidement considéré comme un « âge d'or » a créé une demande apparemment

2- Mary J. MAYNES, *Taking the Hard Road: Life Course in French and German Workers' Autobiographies in the Era of Industrialization*, Chapel Hill (NC), University of North Carolina Press, 1995, p. 7.

3- Publiés pour 31 d'entre eux jusqu'à l'année 1985, année jusqu'à laquelle l'AWC était en mesure de donner une couverture presque complète (12 jusqu'à 1980, 19 dans la période 1981-1985). Les 127 restantes sont apparues à partir de 1986. Ma liste (portant jusqu'à l'année 2008) a été compilée à partir de diverses bibliographies (voir outils de recherche bibliographique en fin d'article), le COPAC (« United Kingdom's National, Academic & Specialist Library Catalogue », www.copac.ac.uk) et les catalogues en ligne des maisons d'édition et des librairies ferroviaires spécialisées.

4- Tim STRANGLEMAN, « Constructing the Past: Railway History from Below or a Study in Nostalgia? », *Journal of Transport History*, vol. 23, n° 2 (septembre 2002), p. 147-158. L'auteur a utilisé ces autobiographies d'ouvriers d'ateliers du matériel pour souligner leur valeur pour les sociologues et les historiens. Dans un ouvrage, il rassemble une plus grande sélection d'autobiographies cheminotes pour examiner le changement culturel au sein de l'industrie ferroviaire du point de vue des travailleurs. Voir Tim STRANGLEMAN, *Work Identity at the End of the Line? Privatisation and Culture Change in the UK Rail Industry*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2004.

5- Ici, mon analyse du développement d'un marché pour de tels livres prend statistiquement en compte le nombre d'auteurs et non de textes. Par conséquent, les dates de publication se réfèrent à la première publication d'un auteur qui aurait publié plus d'un texte. C'est le cas de 34 auteurs (15 %), dont 24 ont publié deux textes, 7 trois textes, 2 quatre textes et 1 cinq textes. J'ai en outre exclu de ce calcul les 14 textes inédits qui sont connus, ainsi que deux textes publiés comme documents historiques longtemps après la mort de leur auteur.

inépuisable de documentation (souvent illustrée) sur toutes les dimensions de l'histoire ferroviaire⁶.

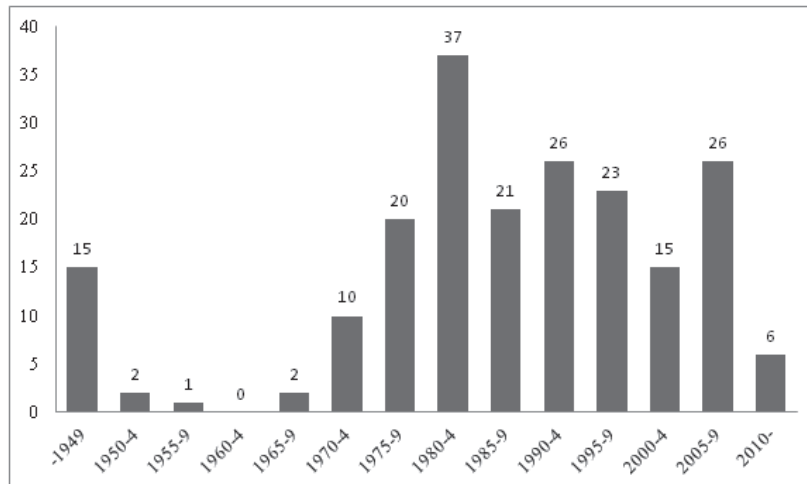


Figure 1. Dates de publication des premières autobiographies de cheminots.

N = 204 ; 1 autobiographies n'est pas datée, 2 sont publiées plus tard comme des documents historiques et 14 étaient inédites.

6- La littérature générale des chemins de fer comprenait plusieurs magazines ferroviaires (datant de la fin du XIX^e siècle), les publications des maisons d'édition spécialisées telles que Ian Allan (fondée en 1942) et des mémoires écrits par les dirigeants et les ingénieurs des chemins de fer. Mais l'évolution vers une orientation spécifiquement nostalgique est devenue évidente dans les années 1960 ; sur cela et le cadrage nostalgique employé par les sociétés de préservation des chemins de fer et les musées ferroviaires dans les années 1980 et 1990, voir Richard SYKES, Alastair AUSTIN, Mark FULLER, Taki KINOSHITA, Andrew SHRIMPTON, « Steam Attraction: Railways in Britain's National Heritage », *Journal of Transport History*, vol. 18, n° 2 (1997), p. 156-175, cit. p. 167. Pour un commentaire sur « le déferlement permanent de livres sur des sujets ferroviaires » et les précédentes prédictions (erronées) qu'il diminuerait, voir l'avant-propos d'Andrew Scott in George OTTLEY, Grahame BOYES (coll.), Matthew SEARLE (coll.), Donald STEGGLES (coll.), *Ottley's Bibliography of British Railway History: Second supplement 12957-19605*, York, National Railway Museum in association with Railway & Canal Historical Society, 1998, p. 10. Pour une première évaluation critique de la « manie nostalgique », voir John R. KELLETT, « Writing on Victorian Railways: An Essay in Nostalgia », *Victorian Studies*, vol. 13, n° 1 (septembre 1969), p. 90-96. Philip Payton, autour d'une ligne de chemin de fer du sud-ouest de l'Angleterre (fermée en 1966 et intensément célébrée par la suite), analyse la construction culturelle au sein du milieu rural d'une continuité, d'une communauté et d'une société sans classes : Philip PAYTON, « "An English cross-country railway": Rural England and the Cultural Reconstruction of the Somerset and Dorset Railway », in Colin DIVALL, George REVILL, Philip PAYTON, *Railway, Place and Identity*, York, Institute of Railway Studies, 1996, p. 17-25. Sept des autobiographes avaient travaillé sur cette petite ligne. Tim Strangleman, enfin, examine la nostalgie possiblement implicite dans les études savantes, qui poseraient le déclin des chemins de fer comme la perte d'un « prolétarien archétypal » : Tim STRANGLEMAN, *Work Identity...*, *op. cit.*

Dans ce fleuve de publications, les mémoires de cheminots formèrent un ruisseau mineur mais croissant⁷. Chaque période successive de cinq ans depuis 1975 (sauf une) a vu la publication d'au moins 20 de ces textes, avec un pic de 37 dans la période 1980-1985. Ces livres ont été publiés par quatre types principaux d'éditeurs (fig. 2). Un tiers provenait de cinq grandes maisons d'édition spécialisées dans les chemins de fer. De manière surprenante, la maison d'édition établie de longue date Ian Allan, qui avait publié quatre ouvrages de ce type entre 1972 et 1974, n'en a livré que trois autres entre 1975 et 2002. Au lieu de cela, ce marché particulier a été ciblé (et peut-être en partie créé) par quatre autres grandes maisons spécialisées. Le pionnier était D. Bradford Barton, qui a publié les mémoires de 23 auteurs entre 1975 et 1984. À partir de 1985, ses traces ont été suivies par trois autres entreprises d'édition : Oakwood (9 auteurs entre 1985 et 2007, en plus de 2 publiés en 1984) ; Oxford Publishing (7 auteurs de 1985 à 1995, en plus de 3 publiés en 1984) ; et Silver Link (12 auteurs publiés durant la période 1991-2008). Au total, ces quatre dernières entreprises publièrent 56 auteurs, un quart des personnes identifiées. Il ne faut pas non plus oublier les petites maisons d'édition spécialisées dans le domaine ferroviaire : 29 de ces entreprises publièrent des œuvres de 38 autres auteurs entre 1974 et 2011. Ensemble, ces entreprises spécialisées, grandes et petites, comptent pour près de la moitié des mémoires.

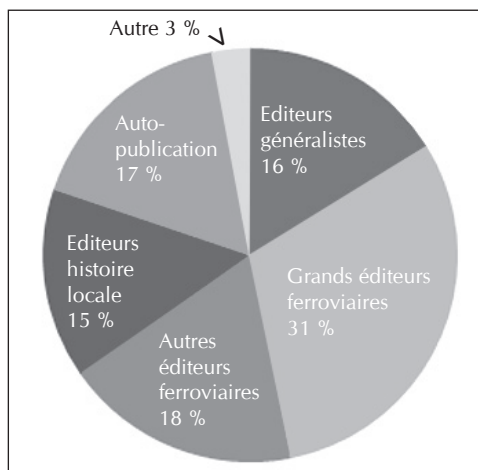


Figure 2. Part de chaque maison d'édition dans les autobiographies premières de cheminots. N = 207 ; 14 autobiographies sont inédites.

7- Sur l'importance du marché de l'édition ferroviaire en général et l'encouragement à la production d'autobiographies cheminotes, voir Tim STRANGLEMAN, « Constructing the Past... », art. cit. Cet auteur analyse en outre le caractère critique de ce qui pourrait apparaître comme de la « nostalgie » des conditions de travail et du mode de vie perdus dans les autobiographies cheminotes, suite à la réduction drastique du réseau et à la fin de la vapeur entre le milieu des années 1950 et la fin des années 1960 : voir du même, *Work Identity...*, *op. cit.*, p. 80-85, 98-99, 101-102.

La moitié restante des auteurs accédèrent à une gamme variée de formes de publication, que l'on peut classer en trois groupes. D'abord, les maisons d'édition commerciales généralistes, qui firent peu d'efforts dans ce domaine. Plusieurs grandes entreprises ont produit de nombreux livres ferroviaires, mais aucune parmi elles n'a choisi de publier plus qu'occasionnellement des mémoires cheminots⁸. Un grand nombre d'autres maisons d'édition généralistes se sont contentées d'un ou deux de ces travaux. Ensemble, ces 27 entreprises commerciales généralistes publièrent seulement 34 auteurs. En deuxième lieu, 27 groupes d'édition d'histoire locale très divers publièrent les livres de 31 auteurs⁹. Troisièmement, quelque 35 auteurs ont auto publié leurs œuvres : 6 par le biais d'entreprises commerciales d'autoédition, qui possèdent un catalogue fourni, les 29 autres à travers des initiatives personnelles ou de très courte durée. La grande majorité de ces auteurs auto publièrent dans les années 1990 (15) ou les années 2000 (12). Cela reflète sans doute à la fois la baisse des coûts de publication et la perception des maisons d'édition spécialisées de l'intérêt que présentent de telles histoires¹⁰.

Le caractère de ces autobiographies publiées a lui aussi changé. Jusqu'en 1974, la majorité (18) comprenait les récits de vie d'hommes qui avaient travaillé dans les chemins de fer, mais avait une longue histoire à raconter, tandis qu'un plus faible nombre (12) concernait surtout le travail ferroviaire. Mais la balance pencha nettement ensuite, alors que le boom de la nostalgie des chemins de fer avait débuté. Entre 1975 et 1984, 11 autobiographies intégrales ont été publiées, contre 46 mémoires professionnels ferroviaires¹¹.

8- Allen & Unwin a publié deux auteurs entre 1980 et 1983, John Murray, trois (1981-1987), David & Charles, trois (1976-1987).

9- Il y a un certain chevauchement entre les petites maisons d'édition ferroviaires et les groupes d'édition d'histoire locale. Je les ai classés d'après la catégorie à laquelle appartient la majorité de leurs publications incluses dans COPAC.

10- Autobiographies et mémoires cheminots font partie du plus large corpus de la littérature de réminiscence. Celle-ci comprend en effet des récits personnels courts (entre deux et vingt pages) publiés dans les nombreuses revues ferroviaires, des ouvrages collectifs rassemblant de courts souvenirs (souvent un groupe de travailleurs unis par une ligne, une gare ou un dépôt particulier), des biographies des cheminots écrites par des enthousiastes du rail (généralement basées sur des entretiens), des mémoires d'enfants de cheminots, enfin des souvenirs d'amateurs de chemin de fer et *train spotters* (passionnés) qui ne travaillaient pas eux-mêmes dans les chemins de fer.

11- Ma liste n'ayant pas été compilée dans le cadre d'une enquête plus vaste sur les autobiographies ouvrières, il n'est pas possible d'étendre cette comparaison au-delà de 1985. Mais il est probable que la prédominance de mémoires a continué (voir note 18).

La nature de ce marché aide à déterminer quels cheminots ont été les plus susceptibles de publier leurs livres. Géographiquement, on constate des différences assez représentatives. En 1923, confrontées à des pertes financières, les 120 compagnies de chemin de fer britanniques créées au cours du XIX^e siècle ont été « regroupées » en quatre grandes entreprises : London, Midland & Scottish Railway (LMS), London & North Eastern Railway (LNER), Great Western Railway (GWR), et enfin Southern Railway (SR). Ces sociétés à leur tour formèrent la base des quatre grandes régions à partir desquelles British Railways a été constituée après la nationalisation en 1947. Puis, au cours des vingt années suivantes, jusqu'à la fin de la vapeur, de nombreux cheminots et passionnés du rail ont continué à prendre en compte l'identité de ces réseaux régionaux au sein de la culture de leurs entreprises. Environ un quart des autobiographes cheminots avaient travaillé pour chacune des sociétés LMS, LNER et GWR (et / ou les sociétés qui les ont précédées ou les régions qui leur ont succédé). Moins d'auteurs (seulement un sur six) ont travaillé dans le groupe SR, ce qui reflète peut-être le fait que la SR avait commencé l'électrification avant 1914 et l'avait achevée avant 1947, et que donc le « roman de la vapeur », qui a fourni la base du début du boom de publication, n'a pas affecté outre mesure cette région (voir fig. 3).

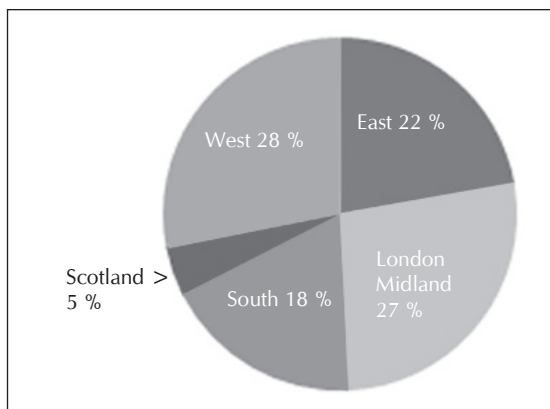


Figure 3. Les régions dans lesquelles les autobiographes ferroviaires travaillaient. N = 193; 28 inconnus. "West" = GRW & British Railways (Western Region); "East" = LNER & BR (North-Eastern & Eastern Regions); "London Midland" = LNWR & BR (London Midland Region); "South" = SR & BR (Southern Region); "Scotland" = voies de LMS & LNER en Écosse & BR (Scottish Region).

Il est également aisé de repérer quelles catégories professionnelles de cheminots étaient perçues comme ayant les histoires les plus attrayantes. Parmi les auteurs pour lesquels l'information est disponible, les trois cinquièmes (118) étaient membres de l'équipage du train, et les plus éminents d'entre eux étaient ceux des équipes de traction (mécaniciens, chauffeurs, respectivement 49, 35) ou aiguilleurs *signalmen* (22). Le deuxième groupe en importance était le personnel de supervision et de direction (32, dont 18 chefs de gare), et

les travailleurs affectés à l'entretien et à la construction des voies (27)¹² (voir fig. 4).

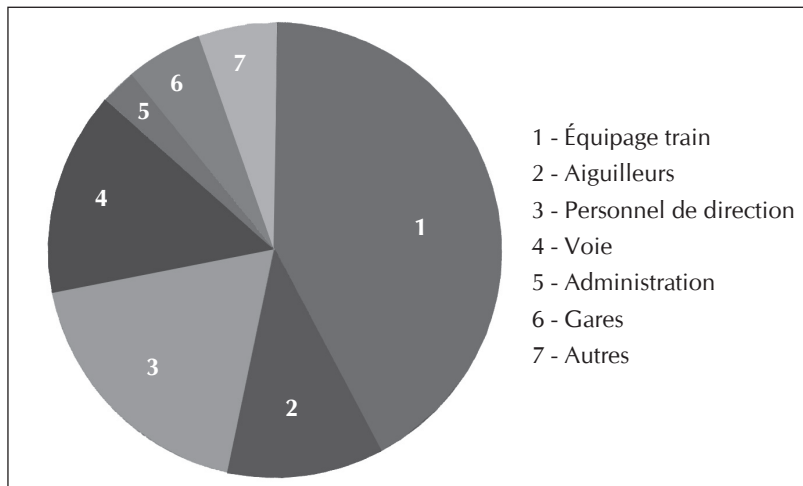


Figure 4. Les emplois des autobiographes ferroviaires.
N = 204 ; 17 sont inconnus.

Parmi ceux dont les dates de naissance sont connues, un quart est né au XIX^e siècle et a commencé sa carrière avant la Première Guerre mondiale. Les deux tiers sont nés dans les quatre premières décennies du XX^e siècle, entre 1900 et 1939¹³ (voir fig. 5). Chaque décennie, des années 1910 aux années 1940, apporte un nombre toujours croissant de débuts de carrière d'auteur (voir fig. 6). À ce sujet, plus des trois quarts de ceux pour lesquels l'information est connue ont commencé leur carrière entre 14 et 17 ans, c'est-à-dire dans les deux ou trois années qui suivent la fin de la scolarité (voir fig. 7).

12- Cela correspond au type plus large des autobiographes ouvriers, parmi lesquels figurent en majorité des artisans qualifiés ou des individus qui en raison de leur mobilité sociale ascendante ont rejoint la petite bourgeoisie ou la classe moyenne. Trois seulement étaient des femmes : une aiguilleuse, une guichetière et une ouvrière pendant la Seconde Guerre mondiale.

13- Le nombre nettement plus réduit des hommes nés dans les années 1910 peut s'expliquer par le taux de chômage élevé lorsque cette cohorte de naissance est entrée sur le marché du travail, entre 1925 et 1934. Henry Orbell, né 1913, entra en 1929 à la LNER (London and North Eastern Railway). Il se rappelle que, au fond de la Dépression et face à la chute du trafic, la compagnie le mit à pied à la fin de 1932 ainsi que beaucoup d'autres âgés comme lui de 20 ans ou moins. Il a fallu quatre ans pour qu'ils puissent reprendre le travail à plein temps (Henry ORBELL, *Crossing Fences*, March, March Museum, 2004, p. 35, 40). Voir également Norman DIXON, *Yorkshire Locoman: LNER Memories*, Truro, D. Bradford Barton, 1983, p. 43-48.

« Tales of The Rails » : les récits de vie des cheminots anglais

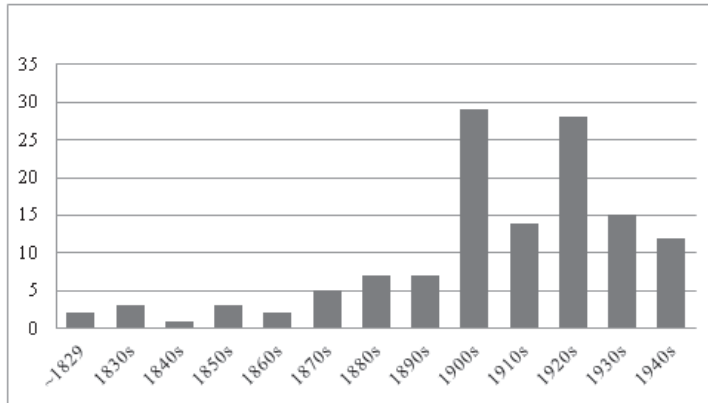


Figure 5. Dates de naissance des autobiographes
N = 128 ; 93 sont inconnues.

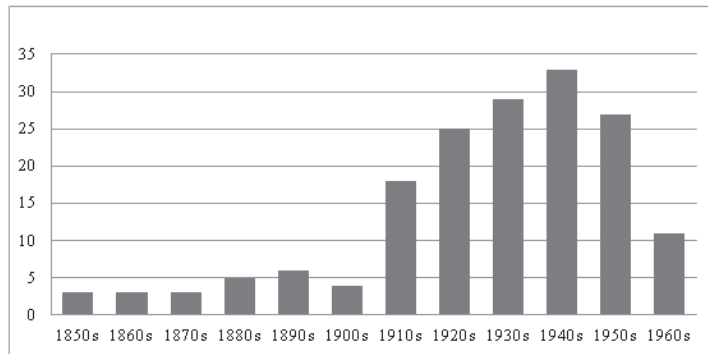


Figure 6. Dates de début de carrière des autobiographes
N = 167 ; 54 inconnues.

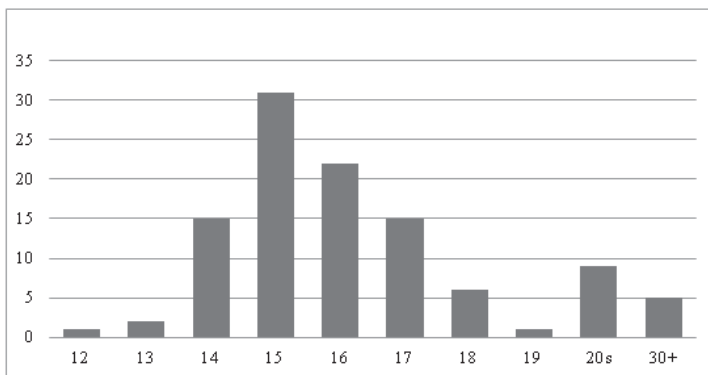


Figure 7. Âge au début de carrière des autobiographes
N = 107 ; 114 inconnus.

À partir de ces données, il est possible d'esquisser une trajectoire de vie typique de l'autobiographe cheminot. Assez souvent, il était le fils d'un cheminot, ou en avait un dans sa famille proche. Il a rejoint le secteur, soit immédiatement après avoir quitté l'école à quatorze ou quinze ans (jusqu'en 1947 pour le premier cas), ou après deux ans d'attente. Sa motivation peut être la passion pour les trains, ou le simple fait de suivre les traces de son père. Mais il peut aussi s'agir de l'impératif (le sien, ou imposé à lui par ses parents) de trouver un « emploi à vie », une place sûre alors que le marché du travail était incertain¹⁴. Cela était particulièrement fréquent chez ceux entrés dans la carrière avant la Seconde Guerre mondiale. Après 1945, lorsque stagnaient les salaires ferroviaires et que le secteur était clairement en déclin, le marché du travail encouragea certains à trouver ailleurs de meilleurs salaires (et plus encore, peut-être, la satisfaction au travail)¹⁵.

Diverses motivations ont conduit les cheminots à écrire leurs histoires de vie. Certains y ont été poussés par le souhait très répandu de faire le point sur ce qu'ils ont vécu, ou de consigner pour leurs enfants leur biographie. D'autres ont répondu aux invitations d'amateurs de chemin de fer, qui étaient devenus des amis, et qui parfois servirent d'interlocuteur ou de transcripteur¹⁶. Certains avaient tenu un journal et y eurent recours alors pour préciser des points importants de leur vie¹⁷.

14- Né en 1919, Arthur Grigg quitte l'école en 1933, lors de la Grande Dépression. Sa mère, qui l'avait exhorté à chercher un emploi dans les chemins de fer, fut ravie de « l'emploi à vie » qu'il obtint en étant pris comme nettoyeur en 1935. Voir Arthur E. GRIGG, *A Job for Life: Bletchley Man of Trains*, Whittlebury, Baron Birch, 1993.

15- Tim STRANGLEMAN, *Work Identity...*, *op. cit.*, p. 91-99. Derek Mutton, né en 1928, s'engagea à la London, Midland and Scottish Railway (LMS) en 1943, avec l'ambition de devenir mécanicien. En 1956, encore chauffeur et avec des perspectives de promotion bloquées par les fermetures de ligne de plus en plus fréquentes, il démissionna pour s'engager dans la police (Dereck MUTTON, *Off Northampton Shed: the Reminiscences of an LMS Fireman*, Didcot, Wild Swan Publications, 2006). Albert Grose, né en 1940 et entré au chemin de fer en 1955, démissionna par désillusion en 1961 alors qu'il était sur le point de réaliser son ambition de devenir mécanicien : voir Albert GROSE, *The Ramblings of a Great Eastern Engineman*, Little Clacton (Essex), A. Grose, 1999.

16- Le texte de Gordon Shurmer, *Swindon Engineman*, est le fruit de dix années d'entretiens, transcrits et corrigés par Mike Fenton. Voir Gordon SHURMER, *Swindon Engineman*, Didcot, Wild Swan Publications, 2006 ainsi que les livres cités en notes 19 et 20.

17- Le livre de Bob Jackson s'appuie par exemple sur des journaux et des souvenirs restés vifs (Bob JACKSON, *Steaming Ambitions: Recollections of a Preston Engineman*, Leigh, Triangle Publishing, 1999). En revanche, James Street, un mécanicien qui avait battu un record de vitesse dans les années 1930, écrivit dans *I Drove the "Cheltenham Flyer"* que malgré des encouragements répétés à écrire l'histoire de sa vie, il ne l'avait envisagé que douze ans après sa retraite. Alors, il n'avait

Bien sûr, ces récits ne constituent pas un seul sous-genre, l'autobiographie de cheminot. Parmi ces récits, on peut distinguer trois principales catégories. D'abord ceux relatant la vie de futurs dirigeants du mouvement ouvrier (membres de la chambre des députés, ou dirigeants syndicaux). Ensuite, les textes qui racontent la vie intégrale d'un ouvrier (évoquant donc aussi sa famille, ses études, ses centres intérêts). Enfin, ceux qui s'adressent aux passionnés de *steam* – les locomotives à vapeur – et cantonnent leur récit principalement à l'expérience de la conduite¹⁸. Dans chacune de ces trois catégories générales, on peut noter que les auteurs, dans leur récit de vie, mettent des accents différents sur l'importance de leur travail comme cheminot. Je vais prendre quelques exemples qui illustrent bien toute la gamme de ce type d'écriture.

John Blake, né en 1899, a publié en 1977 *Memories of Old Poplar* (un quartier ouvrier de Londres). Il a été cheminot pendant cinquante ans (1913-1963) mais ne parle pas de son travail¹⁹. Son récit concerne seulement la vie de son quartier. Son livre est un exemple typique d'une catégorie assez importante des autobiographies ouvrières britanniques publiées dans les années 1970 et 1980 : la ville, le quartier, ou même un coin de rue y sont présentés comme lieux d'une mémoire ouvrière. Ces autobiographies sont souvent inspirées, voire produites, par l'intervention d'un groupe – des passionnés d'histoire locale ou des militants du mouvement ouvrier, qu'il soit politique ou syndical.

L'autobiographie de Bill Elliott (né en 1884), *Piano and Herrings*, publiée en 1975, est du même type²⁰. Le livre est sous-titré : *mémoires d'un cheminot de Wolverton* (une petite ville ferroviaire). Elliott consacre un chapitre

plus ses carnets et ses relevés personnels et ne put ainsi rendre compte que de ses principaux exploits, dont le récit détaillé avait été publié par des magazines ferroviaires à l'époque (James W. STREET, *I Drove the "Cheltenham Flyer"*, Londres, Nicholson & Watson, 1951, p. 132).

18- De nombreux textes commandés et publiés par les maisons d'édition ferroviaires sont de ce dernier type, bien que certains offrent un récit autobiographique plus complet. Parmi les textes publiés à partir de 1975 que j'ai pu classer, 28 seulement présentent une dimension autobiographique importante, tandis que 130 sont essentiellement des mémoires professionnels.

19- La biographie de John Blake ne mentionne sa carrière aux chemins de fer que sur la quatrième de couverture. L'impulsion d'écriture lui est venue ainsi : « j'étais assis à la maison et je parlais avec ma famille et d'anciens amis » ; le but était de donner une image vivante de la « vie passée mouvementée de Poplar ». Celle-ci en effet, sous le coup d'importants changements, n'était plus alors qu'un souvenir (John BLAKE, *Memories of Old Poplar*, Londres, Stepney Books, 1977, citation p. 4).

20- Bill ELLIOTT, *Piano and Herrings: Autobiography of a Wolverton Railway Worker*, Milton Keynes, People's Press, 1975. Le texte a été compilé à partir d'enregistrements produits par un groupe d'histoire locale.

à son travail comme carrossier, et à son rôle dans le syndicat, le *National Union of Vehicle Builders*, du comité exécutif duquel il est devenu membre et – pour deux ans – président. Mais le centre de ses préoccupations reste la vie familiale et ses passe-temps sportifs.

Stanley Rice, né en 1905, a écrit vers la fin des années 1960 ses mémoires, restés inédits²¹. À l'âge de dix-huit ans, sur le conseil de son père de prendre un emploi sûr, il devint nettoyeur de locomotives. Sa description des dures conditions de travail correspond au compte rendu plus analytique de Frank McKenna, le cheminot devenu historien²². Rice a détesté son travail et l'a quitté un an plus tard. Son attitude envers les chemins de fer était à l'opposé de celle de nombreux autres écrivains. « Si je prenais ce chemin [accepter sa promotion comme apprenti], je sentais que je m'enracinerais dans l'emploi, deviendrais plus intégré dans la vie du chemin de fer, une vie à laquelle je ne voulais pas devenir plus lié. Je sais que quelqu'un doit occuper ces emplois mais, pour moi, c'était une horreur et je détestais ça²³. » La plus grande partie de son récit concerne sa recherche d'un emploi satisfaisant, qu'il obtient au début, avant de le perdre.

Son contemporain Frank Prevett, né en 1904, a également écrit au même moment des mémoires inédits, une grande œuvre de plus de 350 pages dactylographiées, composée entre 1963 et 1973. Le stimulus initial à la rédaction du texte fut une grave maladie déclarée une année avant sa retraite. Les objectifs, explicitement exposés dans la préface, sont au nombre de trois : établir que les ambitions d'un homme peuvent être atteintes avec de la persévérance et un dur labeur, donner « un récit vrai de ma vie pleine et heureuse et de mes expériences personnelles », enfin offrir quelque chose d'intéressant et d'encourageant à ses camarades cheminots²⁴. La forme narrative change au cours de l'autobiographie. L'auteur commence par se situer comme fils et petit-fils de cheminots, faisant partie d'une famille dont de nombreux membres travaillent également dans le secteur²⁵. Lui-même, cependant, résista

21- Voir Stanley RICE, « The Memories of a Rolling Stone: Times and Incidents remembered », tapuscrit inédit, Burnett Collection of Working-class Autobiographies, Brunel University (GB).

22- Frank MCKENNA, *The Railway Workers, 1840-1970*, Londres, Faber, 1980, chap. 5.

23- Voir Stanley RICE, « The Memories of a Rolling Stone... », doc. cit., p. 17.

24- Franck PREVETT, « Memoirs of a Railwayman », tapuscrit inédit, Burnett Collection of Working-class Autobiographies, Brunel University. Le « désir de prendre la plume » est venu après une maladie, juste avant son 59^e anniversaire, en juillet 1963. Voir p. i (préface), 311.

25- *Ibid.*, p. i, 1-7, 12-13, 20, 24. Il est capable de citer (p. 3-6) un court mémoire que son père (1868-1939) a commencé à écrire après sa retraite.

d'abord à son attrait ; il aimait la vie au grand air et aurait préféré travailler dans une ferme. Mais, après deux ans, avec une conjoncture économique difficile dans l'agriculture, les cheminots venant en outre d'obtenir de substantielles améliorations de leurs conditions de travail (journée de huit heures, majoration des salaires pour les heures supplémentaires et le travail dominical), il accepta de rejoindre les chemins de fer²⁶. À partir de là, et jusqu'à ce qu'il atteigne l'âge de trente ans, le texte est le récit classique et rétrospectif d'une vie, l'évaluation de ses premières années à la lumière des événements ultérieurs. En 1935, il a commencé à tenir un journal quotidien, qui fournit ensuite la base d'une grande partie de son récit. Avec un tel matériau à sa disposition, on constate une évolution (surtout après 1945) vers un récit moins inspiré, qui devient parfois la simple retranscription du contenu de son journal²⁷. Il y a bien une volonté narrative, quand bien même elle disparaît de nombreuses pages. Elle est guidée par deux fils centraux.

Le premier, signalé dans la préface, est celui d'un effort d'auto-amélioration, tardivement entrepris (comme Prevett s'en aperçoit alors) après qu'il a quitté l'école sans le moindre diplôme à l'âge de quatorze ans. « Malheureusement dans les premières années de ma vie professionnelle cela ne me trouble pas outre mesure et je n'ai guère cherché à améliorer ma qualification. C'est seulement plus tard que je pris conscience que je devais faire un effort personnel afin de sortir de l'ornière dans laquelle je m'étais laissé aller²⁸. » Cet effort a commencé après ses fiançailles à l'automne 1927 ; avec sa fiancée, ils commencèrent alors à épargner en vue de leur mariage. Il s'est aussi mis à travailler le soir en tant que journaliste à temps partiel pour la presse locale, ce qui lui permit de faire des rencontres et d'améliorer ses capacités d'observation et d'expression²⁹. Il a gardé ce travail pendant près de dix ans, et a complété par d'autres tâches cet entraînement mental et physique qu'il estimait précieux³⁰. Il trouva également plus gratifiant de travailler directement avec le public des chemins de fer tandis que la naissance de ses jumeaux en 1933 modifiait son niveau de vie. Ce fut cet ensemble de facteurs, associé aux changements consécutifs à l'électrification en 1935, qui ont aiguisé et focalisé son ambition à s'élever dans la hiérarchie, mais comme chef de gare et davantage dans un emploi de bureau³¹.

26- *Ibid.*, p. 16-20.

27- *Ibid.*, p. 48.

28- *Ibid.*, p. i, 41, 52-53.

29- *Ibid.*, p. 38-41.

30- *Ibid.*, p. 47-48, 51-52, 60.

31- *Ibid.*, p. 46-47.

Le second fil de son récit est sa dette envers sa femme. Ces sentiments sont exprimés dans la première partie du texte, sous une forme tout à fait particulière. Il lui est reconnaissant de l'avoir rendu moins égoïste pendant les premiers temps de leur relation³². Plus loin dans son témoignage, il réitère ces compliments, souvent liés au cycle de l'année (anniversaire de mariage, anniversaire de sa femme, Noël ou Nouvel An). Les vertus célébrées sont celles de l'entretien féminin du foyer : le soutien fidèle et patient au mari, la gestion du ménage, l'éducation des enfants³³. Le texte se termine par la mort soudaine de l'épouse, à peine cinq ans après sa retraite. La partie finale, ainsi que la dédicace, indiquent clairement que l'achèvement de l'autobiographie a correspondu en grande partie à un travail de deuil³⁴.

Le texte de Prevett se situe donc à la rencontre de deux de mes catégories générales. La première partie correspond au schéma classique de l'autobiographie ouvrière, qui raconte une histoire d'auto amélioration grâce à un effort sur soi et à une volonté d'éducation ; l'auteur atteint le même statut que son père, mais en charge d'une gare principale beaucoup plus vaste et difficile³⁵. Ce n'est pas là le résultat d'une conversion soudaine ou d'un besoin ressenti toute une vie durant mais le fruit d'une énergie sans cesse renforcée par ses fiançailles, puis son mariage, un élan maintenu en partie grâce à son engagement au sein de l'Église anglicane³⁶.

La dernière partie du texte est consacrée presque entièrement aux responsabilités quotidiennes de Prevett comme chef de gare. Le récit est alors rivé à l'auteur lui-même. Bien qu'il décrive longuement son travail – les difficultés, les hasards, la pénibilité du métier, les améliorations qu'il connaît –, contrairement à d'autres récits cheminots il ne brosse pas le portrait vivant de ses collègues. Assurément, ce n'est pas un hasard si parfois il emploie pour les nommer le mot bureaucratique *units* (unités)³⁷. Certaines réflexions concernent l'avenir du secteur ferroviaire. Dès la fin des années 1920 et 1930 mais avec plus d'intensité encore dans les années 1950, Prevett fait à plusieurs reprises le constat

32- *Ibid.*, p. 37-38.

33- *Ibid.*, p. 234-235, 252, 332-333.

34- *Ibid.*, p. 343-347.

35- *Ibid.*, p. 6, 24, 57-58 (sur la décision de son père de rester dans une petite gare de campagne), p. 190-194, 213-215, 221-222, 236 (sur Prevett reprenant Redhill, une gare importante et complexe, en 1955). Son ascension fut perpétuée par la génération suivante : ses deux fils ont fréquenté l'université et se sont lancés dans des carrières professionnelles réussies.

36- *Ibid.*, p. 44, 51, 64, 66, 99, 109, 169, 176, 226, 279, 310, 315, 320, 322, 346.

37- *Ibid.*, p. 86, 92, 176, 195, 248.

du déclin du transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises alors que se développe le transport routier³⁸. La dégradation relative de la rémunération et du statut des cheminots entraîne de réelles difficultés à recruter et à retenir des travailleurs compétents et motivés³⁹. Cet intérêt marqué pour son travail est seulement compensé par le récit de ses activités de jardinage et des voyages faits lors des vacances annuelles à la campagne, synonymes de repos et de récupération après le stress du travail. L'accent répété mis sur les délices de son jardin et du paysage du Sussex où il a grandi, qu'il a maintes fois visité et où il prend sa retraite, suggère la permanence de son goût pour la vie au grand air et pour cette activité agricole dont il n'avait pas été en mesure de faire son métier⁴⁰.

Sidney Weighell, né en 1922, devint en 1975 le secrétaire général du syndicat principal des cheminots britanniques, la National Union of Railwaymen (NUR). Il était membre de l'aile droite du mouvement ouvrier pendant les années 1970 et 1980, époque des grandes luttes entre les syndicats et le gouvernement de Margaret Thatcher. À la suite d'un faux pas politique, il fut contraint à la démission en 1982. Une fois à la retraite, il écrivit deux livres de mémoires. Le premier est une narration typique d'un dirigeant du mouvement ouvrier, dans laquelle il défend ses choix et sa tactique⁴¹. Le second, *A Hundred Years of Railway Weighells: Three Generations of a Railway Family* (1984), relève d'une approche différente. Il commence par s'ancrer profondément dans le monde ouvrier, précisément le monde des cheminots. Pour cela, il met d'abord l'accent sur sa ville, Northallerton, une cité ferroviaire dans le nord-est de l'Angleterre. Weighell présente une carte qui montre l'importance de la ville dans le réseau ferroviaire de cette région industrielle⁴². Ensuite, il se situe comme membre de la troisième génération d'une famille des cheminots, tous syndicalistes et militants dans le mouvement ouvrier. Son grand-père était membre du mouvement coopératif et du parti libéral. Son père, prédicateur laïque de l'église baptiste avant le premier conflit mondial, devint socialiste à la suite de son expérience de guerre. De ce fait, il rencontra des difficultés à louer une maison dans la ville. Ainsi, Weighell établit ses références

38- *Ibid.*, p. 39 (1928), 49 (1935), 64-65 (1938), 295, 299 (1962).

39- *Ibid.*, p. 102 (1945), 113 (1947), 125 (1950), 195 (1955), 220 (1956), 248 (1957), 280, 287, 289, 293 (1960-1962).

40- *Ibid.*, p. 300 (sur le jardin), p. 8-9, 43, 63, 210, 233-234, 257, 328, 338 (sur la campagne).

41- Sidney WEIGHELL, *On the Rails*, Londres, Orbis, 1983.

42- Sidney WEIGHELL, *A Hundred Years of Railway Weighells: Three Generations of a Railway Family*, Londres, Robson Books, 1984, p. 18-24, 29-30.

comme membre fidèle de sa classe et de son mouvement⁴³. C'est une réalité sociologique que de nombreux cheminots viennent de familles de cheminots (comme Prevett et Weighell). Au XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e, le recrutement de nouveaux ouvriers se faisait souvent par la recommandation d'un père, d'un oncle, d'un frère aîné. Ainsi, le grand-père et le père de Bill Elliott travaillèrent dans les ateliers ferroviaires de Wolverton, ce qui explique qu'il soit devenu lui-même, à l'âge de quinze ans, un apprenti privilégié⁴⁴.

La troisième de mes catégories, les mémoires plus spécifiquement ferroviaires, s'appuie sur un répertoire limité de sujets et de formes narratives. Certains se concentrent davantage sur le travail lui-même : la progression de carrière (par exemple, de nettoyeur à chauffeur puis à mécanicien), la nature exigeante du processus de travail (en termes d'efforts, de compétences physiques, de concentration), le caractère particulier du terrain sur lequel ils travaillaient et les nécessités que cela entraînait (que ce soit une ligne, une gare de triage, ou un poste d'aiguillage régulant l'ensemble d'un canton). On peut trouver également la description détaillée d'un voyage important par sa difficulté, sa vitesse, ou son caractère prestigieux (par exemple, une marche qui établit un record, des essais d'ingénierie, le train royal).

D'autres récits sont plus en rapport avec les relations humaines : des esquisses de caractère des camarades, des anecdotes, drôles ou tragiques, à propos d'incidents mémorables au cours d'une carrière. Les deux textes que je vais examiner incarnent chacun l'un de ceux-ci.

Bert Hooker est né en 1916. Il a publié en 1984 son autobiographie, *Nine Elms Engineman* – Nine Elms étant un quartier industriel de Londres, au sud du fleuve, un important dépôt du service de la traction où les locomotives étaient stationnées et entretenues. Cette autobiographie est publiée par une des quatre grandes maisons d'édition spécialisées en mémoires professionnels ferroviaires, D. Bradford Barton, dont les auteurs appartiennent à la dernière génération des mécaniciens et des chauffeurs ayant passé la majeure partie de leur carrière sur les locomotives à vapeur. Le lectorat de ces ouvrages, ce sont les passionnés de *steam* et logiquement la narration se concentre sur les détails de ce travail. L'auteur insiste sur le savoir-faire et l'attention continuelle

43- Sidney WEIGHELL, *A Hundred Years...*, *op. cit.*, p. 26, 31-47.

44- Bill ELLIOTT, *Piano and Herrings...*, *op. cit.*, p. 1-2, 8. Jack Langley, orphelin qui « n'a jamais eu personne pour le soutenir », obtint un emploi dès ses treize ans, en 1918, uniquement à cause de la pénurie de main-d'œuvre provoquée par la guerre. « Dans la plupart des équipes, hommes et garçons étaient père et fils. » Voir Jack LANGLEY, *Always a Layman*, Brighton, QueenSpark Books, Sussex Labour History Society, 1976, citation p. 27.

dont doivent faire la preuve et le mécanicien et le chauffeur (et d'une manière différente l'aiguilleur). Par conséquent, ces récits, emplis de détails techniques, s'adressent essentiellement à des lecteurs capables de partager cet enthousiasme.

Dans les paragraphes d'ouverture de son récit, Hooker emploie de nombreuses formules qui lui permettent de s'inscrire profondément dans le monde ferroviaire.

Je suis né à deux cents mètres [d'une certaine voie ferrée] [...] Mon père était mécanicien dans [...] l'une des dernières gares des locomotives à vapeur construites à Londres [...]. Parmi mes premiers souvenirs, la vision d'une image, sur le mur de notre cuisine, une grande locomotive GWR, classe Étoile "Dog Star" à quatre cylindres. [...] Mon oncle [...] était aussi mécanicien [...]. J'aimais lui rendre visite à son domicile [...] il y avait toujours des images de locomotives sur ses murs et quelques livres au sujet des chemins de fer – sa maison entière était pleine de chemins de fer⁴⁵.

Les liens profonds entre la famille et le travail deviennent évidents vers la fin de son autobiographie. Hooker participa fièrement, comme chauffeur, à des essais importants d'un nouveau modèle de locomotive. Mais, explique-t-il, « une grande tragédie personnelle pesait sur [cette expérience] [...] Mon père avait été tué en lubrifiant une locomotive dans la remise »⁴⁶.

Il y a deux autres caractéristiques frappantes dans cette narration. D'une part, Hooker met l'accent sur l'importance d'une culture orale dans la socialisation d'un jeune cheminot : en tant que jeune garçon, écrit-il, « j'étais avide d'entendre les histoires de marches ponctuées d'incident, la bonne conduite, le mauvais allumage – tout le bavardage des cheminots »⁴⁷. D'autre part, il décrit avec un niveau de détail extraordinaire des voyages qu'il a fait quarante ans auparavant. Ainsi, comme Weighell, Hooker prétend apporter la preuve de ses racines profondes dans le monde des cheminots. Mais il s'agit ici d'un monde défini par un ensemble des compétences techniques et non par son apport au mouvement ouvrier.

Je vais terminer avec deux récits fort intéressants bien qu'assez différents. Comme les livres de Blake et d'Elliott, ils ont été publiés par une coopérative d'édition locale (à Bristol et à Brighton).

45- Bert HOOKER, *Nine Elms Engineman*, Truro, D. Bradford Barton, 1984, p. 5.

46- *Ibid.*, p. 122. Sur le rôle de tels liens familiaux dans la socialisation des ouvriers d'usine ferroviaire, voir Tim STRANGLEMAN, « Constructing the Past... », art. cit., p. 150-151.

47- Bert HOOKER, *Nine Elms Engineman*, *op. cit.*, p. 7. Sur le rôle crucial de tels discours dans la socialisation et la formation des cheminots, voir Tim STRANGLEMAN, *Work Identity...*, *op. cit.*, p. 28-35, 76-78, 81.

Ernie Ross est né en 1911. Fils d'un homme qui travailla dans un dépôt de locomotives, il fut lui-même porteur, puis attaleur et finalement conducteur de trains de marchandises. Il a publié en 1984 *Tales of the Rails*. Mais contrairement à ceux de Blake ou d'Elliott, son quartier n'est pas une ville ou même un coin de rue, mais un réseau ferroviaire, celui du Great Western Railway. Sa carte mentale, sa géographie imaginative, sont constituées de tout petits détails de la voie de sa ligne. Comme Prett et Hooker, il parle presque exclusivement de son travail comme cheminot mais la structure de sa narration est très différente. Bien qu'apparaissent une certaine chronologie ferroviaire (changements de signalisation, des rails, des freins, passage de la vapeur au Diesel) et quelques références à des événements historiques (la Seconde Guerre mondiale, une bombe qu'a fait exploser l'IRA), la narration est formée d'un ensemble de courtes anecdotes (généralement une demi-page) qui ne sont pas en rapport avec une époque précise⁴⁸.

Le spécialiste et critique anglais des autobiographies ouvrières, Simon Dentith, a soutenu que l'anecdote est une « forme d'organisation caractéristique » de telles autobiographies, qu'elle offre « un moyen de médiation entre l'expérience la plus crue, la plus informulée, et les vérités plus générales ou formulées »⁴⁹. Ross atteint cette médiation en formulant de telles vérités à travers des anecdotes sur des personnages qu'il a rencontrés au cours de son travail – histoires porteuses de deux leçons pour le lecteur. La première est que le travail d'un cheminot est très dur et qu'il demande beaucoup de connaissances et de compétences. C'est la même leçon que donnent Prett et Hooker. La seconde, la leçon personnelle de Ross, est que, dans le monde ferroviaire, chacun obtient sa juste rétribution. Dans le cadre de ses anecdotes, tout le monde – chefs de gare, mécaniciens, aiguilleurs, magasiniers, cheminots qui jouent des tours, passagers âgés peu coopératifs ou jeunes et belles voyageuses qui n'en sont pas moins impolies –, Ross lui-même, reçoivent ce qu'ils méritent⁵⁰.

48- Ernie ROSS, *Tales of the Rails*, Bristol, Bristol Broadsides Co-op, 1984, p. 15, 58-59, 80, 86-92 (chronologie ferroviaire), 24-28, 33, 37 (guerre), 79 (bombe).

49- Simon DENTITH, « Contemporary Working-class Autobiography: Politics of Form, Politics of Content » in Philip DODD (dir.), *Modern Selves: Essays on Modern British and American Autobiography*, Londres, Frank Cass, 1986, p. 70-71.

50- Ernie Ross, *Tales of the Rails*, *op. cit.*, p. 7, 9-12, 13-15, 30-32, 34, 48, 51-54, 62, 69, 76. D'autres textes sont largement ou totalement structurés autour de l'anecdote, voir Frank FERNEYHOUGH, *Steam Up! A Railwayman Remembers*, Londres, Robert Hale, 1983 et A. T. DRIVER, *A Dedicated Public Servant*, Leicester, Matador, 2010.

Jack Langley, né en 1905, fut carrossier-peintre à Brighton pendant plus de cinquante ans. Comme Elliott, il était militant local dans son syndicat et dans le parti travailliste. Mais son récit, *Always a Layman* (1976), est plus proche d'une histoire de vie intégrale. Quatre thèmes y sont étroitement mêlés.

Premièrement, les tragédies de son enfance et de sa famille. Ses deux parents sont morts avant qu'il ait dix ans, sa mère peut-être à la suite d'un avortement clandestin pour éviter ce que coûterait un nouvel enfant. Sa sœur jumelle souffrait d'une maladie mentale et passa 37 années à l'hôpital avant de se suicider. Tout cela jeta une telle ombre sur sa vie qu'il attendit dix ans pour épouser sa fiancée, estimant que, en raison de son « histoire de famille terrible [...] si je ne meurs pas à l'hôpital, je serai le seul »⁵¹.

Deuxièmement, le texte s'ouvre avec une frappante évocation des très dures conditions de vie de la classe ouvrière avant la Première Guerre mondiale. Son père était au chômage depuis longtemps et Jack allait pieds nus la moitié de l'année, faisait la queue à la soupe populaire municipale et mendiait pour des tickets repas. Quelques-uns de ses voisins se sont suicidés parce que « le fardeau de la vie était intolérable ». Même après la guerre, alors que Langley avait commencé à travailler, il dut faire face aux mauvaises conditions de travail, aux périodes de travail réduit et à un maigre salaire pour un emploi à la pièce qui le laissa endetté avant sa mise à pied pendant la Grande Dépression⁵².

Troisièmement, sa formation politique fut faite par son premier compagnon de travail. Ce camarade plus âgé était « un paria parce qu'il était socialiste. On l'appelait "bolchevik" et il était terrible à l'atelier et envers la direction ». Mais l'attitude de Langley envers cette figure paternelle fut bien différente de ce qu'il éprouvait ordinairement : « Je ne pense pas que j'ai jamais aimé un homme davantage car il m'a appris mon métier, et il m'a appris à vivre aussi. » En particulier, son mentor lui présenta le socialisme et le mouvement coopératif⁵³.

Quatrièmement enfin, être un bon travailleur est présenté comme essentiel. Langley, comme beaucoup de ces cheminots, a tiré une immense fierté de la maîtrise de son propre métier. Il a fait son travail au mieux de ses capacités, et attendu des autres qu'ils fassent la même chose : « Vous devriez toujours donner une journée de travail équitable pour une journée de salaire juste, vous devriez ne jamais esquiver votre travail. » Et il conclut ainsi sa philosophie :

51- Jack LANGLEY, *Always a Layman*, *op. cit.*, p. 4, 9, 16-17, 55.

52- *Ibid.*, p. 4-9, 11, 25-26, 30-31, 50, citation p. 5.

53- *Ibid.*, p. 21-22, 29, citation p. 21.

« Vous devez encore travailler pour tout. Vous devez produire quelque chose. Vous devez produire pour le bien de la personne qui ne peut pas le produire. [...] Je pense que tout le monde devrait faire sa part, afin que tous comprennent que d'autres personnes font leur part aussi⁵⁴. »

Sa narration présente également des éléments symboliques qui font contraster l'obscurité avec la lumière. D'une part, le mouvement vers la lumière représente un progrès dans sa vie, et dans la société.

Quand j'ai rejoint l'atelier, l'éclairage était fait par de longues tiges, avec des très petits manchons à incandescence tout autour de l'atelier. C'était un immense atelier. [...] Finalement, le jour vint où ils ont installé la lumière électrique. [...] C'était un spectacle merveilleux. Nous grimpons sur les toits des voitures, nous asseyions et regardions toutes ces lumières autour de l'atelier.

D'autre part, l'obscurité eut également sa valeur pour son éducation politique. Son mentor lui dit un jour de « commencer à lire le *Daily Herald* ». « – Assieds-toi et lis avant de commencer à travailler. C'était à six heures du matin. On ne pouvait pas se concentrer sur son travail parce qu'il n'y avait pas de lumière à ce moment de la matinée. Donc je lisais le journal et puis il le lisait à son tour⁵⁵. »

En conclusion, l'existence, la forme et le fond de ces récits sont tous influencés par plusieurs facteurs. La méthode d'édition d'abord : le groupe d'édition local encouragera des réflexions sur la ville ou le quartier, pouvant intéresser des lecteurs habitant pour la plupart la même région. La maison d'édition générale en revanche voudra une histoire contemporaine des conflits auxquels l'auteur a participé, alors que la maison d'édition spécialisée ferroviaire, elle, sollicitera des récits détaillés propres à attirer les amateurs de trains à vapeur. Les textes auto publiés et les manuscrits inédits sont le produit de causes plus diverses et personnelles : un deuil, le souci d'expliquer qui l'on est et de relater sa biographie à ses enfants, la volonté d'évaluer sa trajectoire personnelle.

La connaissance de soi ensuite joue un rôle important : un cheminot peut être appréhendé de diverses façons : comme ouvrier militant, comme travailleur qualifié, comme citoyen d'une ville ou comme père de famille. Par conséquent, il y a des différences importantes entre ces récits de vie. Ainsi, dans leur attitude à l'égard du processus de travail : la haine de Rice, l'absorption totale de Prett ou Hooker, la fierté de Langley. Variable également, leur

54- *Ibid.*, p. 22-25, citations p. 36 et 65.

55- *Ibid.*, p. 20-22. *Le Daily Herald* était un journal socialiste radical.

engagement dans le syndicat : Prevett et Ross, syndicalistes tous les deux, étaient fiers de n'avoir pas eu besoin de recourir à une grève, Elliott et Langley étaient des militants locaux, Weighell un militant national ; Rice quant à lui refusa de s'engager dans le syndicat. Les formes de narration enfin diffèrent, tout comme les visions du monde. Mais ces textes n'en présentent pas moins des traits communs : l'héritage familial, la puissance des réseaux ferroviaires, les rapports humains (entre membres de la famille ou entre collègues), les règlements du chemin de fer, les territoires sur lesquels reposent les rails et que traversent les voies.

Références bibliographiques

Autobiographies à valeur de source

- BLAKE John, *Memories of Old Poplar*, Londres, Stepney Books, 1977.
- DIXON Norman, *Yorkshire Locoman: LNER Memories*, Truro, D. Bradford Barton, 1983.
- DRIVER A. T., *A Dedicated Public Servant*, Leicester, Matador, 2010.
- ELLIOTT Bill, *Piano and Herrings: Autobiography of a Wolverton Railway Worker*, Milton Keynes, People's Press, 1975.
- FERNEYHOUGH Frank, *Steam Up! A Railwayman Remembers*, Londres, Robert Hale, 1983.
- GRIGG Arthur E., *A Job for Life: Bletchley Man of Trains*, Whittlebury, Baron Birch, 1993.
- GROSE Albert, *The Ramblings of a Great Eastern Engineman*, Little Clacton (Essex), A. Grose, 1999.
- HOOKE Bert, *Nine Elms Engineman*, Truro, D. Bradford Barton, 1984.
- JACKSON Bob, *Steaming Ambitions: Recollections of a Preston Engineman*, Leigh, Triangle Publishing, 1999.
- LANGLEY Jack, *Always a Layman*, Brighton, QueenSpark Books, Sussex Labour History Society, 1976.
- MUTTON Dereck, *Off Northampton Shed: the Reminiscences of an LMS Fireman*, Didcot, Wild Swan Publications, 2006.
- ORBELL Henry, *Crossing Fences*, March, March Museum, 2004.
- PREVETT Franck, « Memoirs of a Railwayman », tapuscrit inédit, Burnett Collection of Working-class Autobiographies, Brunel University (GB).
- RICE Stanley, « The Memories of a Rolling Stone: Times and incidents remembered », tapuscrit inédit, Burnett Collection of Working-class Autobiographies, Brunel University (GB).
- ROSS Ernie, *Tails of the Rails*, Bristol, Bristol BroadSides Co-op, 1984.

- SHURMER Gordon, *Swindon Engineman*, Didcot, Wild Swan Publications, 2006.
- STREET James W., *I Drove the "Cheltenham Flyer"*, Londres, Nicholson & Watson, 1951.
- WEIGHELL Sidney, *On the Rails*, Londres, Orbis, 1983.
- *A Hundred Years of Railway Weighells: Three Generations of a Railway Family*, Londres, Robson Books, 1984.

Outils de recherche bibliographique

- BOYES Grahame, « Bibliography of the History of Inland Waterways, Railways and Road Transport in the British Isles », *Journal of the Railway and Canal Historical Society*, supplément annuel (1986-).
- BURNETT John, VINCENT David, MAYALL David (dir.), *The Autobiography of the Working Class: an Annotated Critical Bibliography*, 3 vol., Brighton, Harvester, 1984-1989.
- OTTLEY George, *A Bibliography of British Railway History*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1983 (2^{de} édition).
- *A Bibliography of British Railway History: Supplement: 7951 - 12956*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1988.
- , BOYES Grahame (coll.), SEARLE Matthew (coll.), STEGGLES Donald (coll.), *Ottley's Bibliography of British Railway History: Second supplement 12957-19605*, York, National Railway Museum in association with Railway & Canal Historical Society, 1998.

Bibliographie

- DENTITH Simon, « Contemporary Working-class Autobiography: Politics of Form, Politics of Content », in Philip DODD (dir.), *Modern Selves: Essays on Modern British and American Autobiography*, Londres, Frank Cass, 1986.
- KELLETT John R., « Writing on Victorian Railways: An Essay in Nostalgia », *Victorian Studies*, vol. 13, n° 1 (septembre 1969), p. 90-96.
- MCKENNA Frank, *The Railway Workers, 1840-1970*, Londres, Faber, 1980.
- MAYNES Mary J., *Taking the Hard Road: Life Course in French and German Workers' Autobiographies in the Era of Industrialization*, Chapel Hill (NC), University of North Carolina Press, 1995.
- PAYTON Philip, « "An English cross-country railway": Rural England and the Cultural Reconstruction of the Somerset and Dorset Railway », in Colin DIVALL, George REVILL, Philip PAYTON, *Railway, Place and Identity*, York, Institute of Railway Studies, 1996, p. 17-25.
- STRANGLEMAN Tim, « Constructing the Past: Railway History from Below or a Study in Nostalgia? », *Journal of Transport History*, vol. 23, n° 2 (septembre 2002), p. 147-158.

« Tales of The Rails » : les récits de vie des cheminots anglais

— *Work Identity at the End of the Line? Privatisation and Culture Change in the UK Rail Industry*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2004.

SYKES Richard, AUSTIN Alastair, FULLER Mark, KINOSHITA Taki, SHRIMPTON Andrew, « Steam Attraction: Railways in Britain's National Heritage », *Journal of Transport History*, vol. 18, n° 2 (1997), p. 156-175.