

Compte rendu de l'ouvrage de Monsieur Louis Armand, *Au fil du rail. Un métier vécu*

Noël Reverseau



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/604>
DOI : 10.4000/rhcf.604

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2007
Pagination : 236-241
ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Noël Reverseau, « Compte rendu de l'ouvrage de Monsieur Louis Armand, *Au fil du rail. Un métier vécu* », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/604> ; DOI : 10.4000/rhcf.604

■ L'image des cheminots, entre représentations et identités

Au fil du rail. Un métier vécu

Compte rendu de l'ouvrage de Monsieur Louis ARMAND
par Noël REVERSEAU

Ce compte rendu de Noël Reverseau, contrôleur général honoraire du travail et de la main-d'œuvre des transports honoraire, aurait dû prendre place dans la livraison précédente de la *Revue d'histoire des chemins de fer* (n° 36-37), intitulée « Images de cheminots. Entre représentations et identités ». Il est en effet issu de la séance du séminaire « Les cheminots. Images et représentations croisées » du 21 octobre 2003 où nous avons reçu Louis Armand, auteur de l'ouvrage *Au fil du rail*, pour parler avec lui de la démarche autobiographique des cheminots. M. Reverseau, membre fidèle de la commission « Histoire des transports par fer » et rapporteur de la séance, nous a donné ce texte, en juillet 2004, que nous n'avons pas su retrouver à temps dans nos papiers pour l'inclure dans le volume auquel il appartenait. À notre douloureux regret, nous n'avons pu nous en excuser envers son auteur, qui nous avait quittés le 9 novembre 2007. Les réflexions qu'il nous livre ouvrent bien des perspectives à l'étude de l'écriture autobiographique, à laquelle l'AHICF va s'intéresser dans les années à venir.

Compte rendu de l'ouvrage de Monsieur Louis Armand par Noël Reverseau

Le livre de Louis Armand *Au fil du rail. Un métier vécu* s'inscrit parfaitement dans la ligne du « regard de soi » qui constitue l'un des aspects du séminaire « Les cheminots, images et représentation croisées ».

Voilà en effet un livre, on devrait plutôt dire un témoignage, quelque peu différent de ceux qui jalonnent l'histoire sociale des cheminots. Il ne s'agit pas d'un livre destiné à alimenter l'histoire sociale proprement dite, même si le récit, tout au moins au début, se déroule sur un fond historique, celui de la fin de la guerre de 1939-1945. D'ailleurs, l'auteur se défend de faire un récit historique, mais il donne plutôt un témoignage de ce qu'il a vécu – souvent avec passion – au long de ses trente-huit années de carrière. Témoignage émaillé de nombreuses réflexions éthiques ou philosophiques qui, pour être personnelles, ne manquent pas de pertinence.

Louis Armand évoque avec nostalgie un passé révolu, et le métier qu'il décrit (un métier vécu) n'est pas de ceux qui jalonnent habituellement la chronique de l'épopée ferroviaire, où l'on ne compte plus les récits de mécaniciens de locomotives à vapeur (que d'aucuns appelaient les « gueules noires », comme les mineurs), depuis *La Bête humaine* jusqu'à *La Bataille du rail*, en passant par les relations épiques d'autres tractionnaires vapeur (Aber et Péroche) ou électrique (Tonnaire), sans oublier les fictions romanesques, comme les *Chevaliers du chaudron* chers à Henri Vincenot.

Il s'agit plus prosaïquement du métier d'exploitant, comme on le disait à l'époque : c'était le service Exploitation, lequel se trouve en position centrale dans la bonne marche de la machine complexe qu'est une compagnie de chemins de fer, entre les voies et les installations fixes d'une part, qui constituent le réseau, et les trains qui circulent dessus d'autre part, et qui sont la finalité du transport. L'exploitant (agent de gare, employé au poste de commandement, aiguilleur, etc.) se trouve au centre du système pour le faire fonctionner. L'auteur a voulu montrer que, dans cette organisation, chaque élément était indispensable, que rien ne pouvait fonctionner sans l'existence des différentes composantes, fussent-elles moins visibles. On voit les trains rouler, les rails s'étirer sur tout le territoire. On ne voit pas le travail de ceux qui sont chargés de réguler le trafic, à la manière d'un chef d'orchestre dirigeant ses musiciens.

C'est ce métier-là que Louis Armand nous décrit dans son récit autobiographique, avec chaleur, avec passion, avec nostalgie, mais aussi avec honnêteté et sincérité.

En acceptant de présider et de rapporter cette séance consacrée à une autobiographie de cheminot, j'étais intrigué à l'idée de rencontrer un homonyme de Louis Armand, grand ingénieur qui fut directeur général puis président de la SNCF, dont le nom m'était familier depuis mes premiers pas à la SNCF en tant qu'apprenti au début des années 1950. Avec un tel patronyme, ce Louis Armand-là ne pouvait qu'être quelqu'un d'important. J'étais impressionné. Je fus au contraire rassuré par la simplicité et la franchise de cet homme qui assumait fort bien la référence à son illustre homonyme, et qui n'en tirait aucune fierté particulière, agacé peut-être par ce qu'en pouvaient dire les autres.

Toujours est-il qu'il ne s'est pas fait prier pour exposer le thème de son livre, et les raisons qui l'ont amené à écrire ses souvenirs, ce qu'il développe très bien par ailleurs.

Il commence (avec l'accent chantant de son Midi natal) par évoquer son enfance bercée par le chemin de fer, son père aiguilleur à Avignon, au PLM – il dira plus tard que « la race des aiguilleurs se meurt » – ses visites au dépôt vapeur, avec ses rotondes où évoluent les locomotives, entrant et sortant avec leur panache de fumée et leurs bruits si caractéristiques, les sifflets, les compresseurs, le mouvement des bielles, toutes observations propres à enflammer l'imagination d'un enfant. C'était quelque chose d'extraordinaire.

Il explique comment il en est venu au « mouvement », un peu par hasard, en commençant par un emploi d'auxiliaire pour échapper à la menace du STO, toujours présente en 1944 si la guerre avait dû se prolonger. Malgré tout, son entrée au « mouvement » puis la carrière qu'il a accomplie lui allaient tout à fait, dit-il. « Ce métier m'a assis dans la vie, m'a sorti de mon isolement, m'a appris le contact avec les autres, l'équipe, l'esprit d'équipe » raconte-t-il simplement, en ajoutant qu'il lui a « permis la découverte de l'homme » et l'a « guéri de certaines faiblesses ». Il a développé dans ce métier le sens de la rigueur, l'acceptation de la discipline, préalable indispensable à la sécurité, avec le souci constant à l'époque de « faire l'heure », ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, déplore-t-il.

Avant de prendre sa retraite en 1985, à l'âge de 55 ans, il décrit les étapes d'une carrière bien remplie de près de quarante ans, partagée en trois parts presque égales : douze ans sur le terrain, « dans le choc des tampons et le roulement des trains » où il a connu, comme Pierre Hamp, la peine des hommes ; ensuite, douze autres années dans les postes de commandement (PC) à Valence, puis inspecteur au PC de Marseille, puis à nouveau à Valence en tant que chef de service ; enfin à Montpellier dans un poste de responsabilité à la direction régionale du Transport,

où la plus grande partie du temps se passait au bureau dans un travail d'analyse et de réflexion. Cette nouvelle région de Montpellier résultait d'une réforme de structures en 1972, date à partir de laquelle il observe un certain laisser-aller dans les comportements de travail, la perte de certains points de repères, une certaine absence de rigueur, la déresponsabilisation qu'il attribue aux progrès de la technique.

Bref, il quittera son cher chemin de fer un peu déçu, désabusé, pas très optimiste pour l'avenir. Dix-huit ans ont passé depuis son départ en retraite, et il reste toujours dans ce même état d'esprit.

Dans la discussion qui suit, Georges Ribeill évoque la nostalgie qui ressort tout au long du récit, note le discours sur l'évolution du chemin de fer, qui n'est plus ce qu'il était.

Se référant à Pierre Hamp, auteur méconnu, il trouve des points de comparaison dans la façon dont Louis Armand analyse la psychologie du travailleur, façonnée par le milieu du travail, l'émulation, les rapports hiérarchiques. Il note cependant des différences avec son prédécesseur, qui conduisait une sorte d'introspection pour faire une « radiographie du tissu psychologique du travail ».

Georges Ribeill constate que, parmi les acteurs de terrain ayant une propension au témoignage, les tractionnaires tiennent le haut du pavé, principalement ceux de la vapeur qui s'identifient volontiers à des héros de légende. Rien de tel pour les métiers sédentaires, ceux de la voie et de l'exploitation.

Louis Armand confirme qu'appliqués à leurs humbles tâches les gens de l'exploitation restent discrets, de même que leurs homologues de la voie, qui, au surplus, semblent éprouver un sentiment d'infériorité, injustifié à ses yeux. Il explique que les tractionnaires qui venaient au Poste de commandement sortaient de leur « splendide isolement » et que, grâce à lui, ils découvraient le fonctionnement du chemin de fer, les tenants et les aboutissants du transport, gagnant de ce fait à connaître les autres, collègues et clients. Il regrette toutefois de n'avoir pas disposé d'assez de temps pour leur expliquer les embranchements particuliers, les demandes des chargeurs, etc.

Christian Chevandier s'étonne que notre auteur évoque à peine son illustre homonyme et demande si celui-ci a eu une influence sur sa vie de cheminot, à quoi Louis Armand répond qu'il ne l'a connu qu'à travers ses écrits. Christian Chevandier cite ensuite l'auteur de *L'Établi*, ouvrage mentionné par Louis Armand dans son récit, et s'interroge sur la différence qu'il peut y avoir entre un ouvrier chez Citroën un ouvrier à la SNCF. Noël Reverseau, s'appuyant sur sa propre expérience de

cheminot du Matériel, explique que dans le processus de fabrication, le mode opératoire n'est pas le même : travail à la chaîne dans l'usine automobile, travail intégré en équipe à la SNCF. Ceci amène les participants à se poser des questions sur les spécificités cheminotes et la multiplicité des métiers, un peu déconcertantes pour un observateur extérieur, contraint de s'immerger dans le milieu s'il veut en connaître les différents aspects.

Georges Ribeill revient au livre de Louis Armand et se demande pourquoi les noms des acteurs du récit ont été censurés, ce qui, selon lui, enlève de la force au témoignage. Le facteur personnel est pourtant fondamental. Est-ce pour éviter de montrer du doigt tel ou tel dont le comportement serait critiquable ? Louis Armand répond que son livre n'est pas un roman, qu'il n'a pas voulu inventer de noms, mais que tout ce qui est décrit a été réellement vécu. Il s'est refusé à encenser les uns, à critiquer les autres, pour ne pas s'attirer d'inimitiés. En présence de gens de « tous acabits », il est normal d'hésiter à condamner certains comportements, de supérieurs hiérarchiques par exemple, surtout s'il y a des conflits entre individus, ce qui arrive parfois.

Enfin, puisque l'on parle de conflits, il est un point important sur lequel L. Armand veut s'expliquer. Il fait en effet une analyse personnelle de la « grève douloureuse » de l'hiver 1986-1987, alors qu'il venait juste de partir. Il déplore à ce sujet le corporatisme des roulants qui ont déclenché ce conflit, dans le contexte d'une époque où prévaut l'égoïsme et le « chacun pour soi », si loin des solidarités ouvrières d'autrefois, et dénonce la façon dont les syndicats ont récupéré ce conflit, à l'origine initié par des « inorganisés », ainsi que la passivité de la tutelle gouvernementale ; il est tout près de penser qu'il s'agit d'un conflit de générations, les jeunes d'aujourd'hui, mieux éduqués et mieux formés, se montrant, à l'inverse de leurs aînés, plus exigeants, insatisfaits, sans enthousiasme.

Comme on le voit, le livre de Louis Armand ne dégage pas une tonalité très optimiste, et pose sur l'entreprise qu'il a tant aimée un regard critique et désabusé. Malgré tout, ce livre de réflexion sur la vie, sur le comportement des gens, sur la conduite à tenir dans certaines circonstances de travail, dégage une petite musique inhabituelle, tant par le thème traité (le travail des exploitants) que par le ton de l'auteur, qui s'écarte de la problématique conflictuelle de lutte des classes, à laquelle nombre d'écrits sur la part des cheminots dans l'histoire sociale de la France nous ont habitués. Il s'inscrit au contraire dans une recherche d'harmonie et d'épanouissement personnels au travers d'un métier exigeant (un vrai métier doit exiger beaucoup) qu'il a exercé avec passion,

et où les notions de responsabilité, de discipline, d'obéissance aux règles, de fidélité, ont guidé sa vie dans tout son accomplissement, comme les rails guident les trains, au sein d'une entreprise qui avait « l'esprit d'une église, l'autorité d'une armée » et où il ne reconnaissait qu'une « seule classe, la vraie, celle des hommes de bonne volonté ».

En conclusion, je pense que ce livre ne doit pas laisser indifférent. J'avoue que parfois je me suis retrouvé dans certaines situations ou réflexions. On peut ne pas l'aimer, entre autres pour des raisons idéologiques, et la vision de l'auteur, notamment sur la « culture du conflit » en vigueur à la SNCF, peut ne pas être partagée par tous. Cependant, je considère qu'il s'agit du livre d'un homme sincère et honnête, teinté d'un pessimisme que l'âge n'a pas atténué, et déplorant l'« humanisme tragique » caractéristique d'une époque – la nôtre – où l'homme est déresponsabilisé par l'omnipotence de la machine.

Le 3 juillet 2004
Noël Reverseau

