Les archives orales : pour mieux connaître l'évolution des métiers à la SNCF

David Lamoureux

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/683>

DOI : 10.4000/rhcf.683

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 mai 2004

Pagination : 16-28

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

David Lamoureux, « Les archives orales : pour mieux connaître l'évolution des métiers à la SNCF », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 31 | 2004, mis en ligne le 07 avril 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/683> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.683>

Les archives orales : pour mieux connaître l'évolution des métiers à la SNCF

La SNCF 1937-2000 : saisir l'évolution des métiers

L'évolution de la SNCF, depuis ces quarante dernières années, pose la question de la transformation des métiers du chemin de fer. Certains ont totalement disparu, tandis que d'autres ont été profondément bouleversés par les changements technologiques et structurels de l'entreprise. L'embauche de jeunes cheminots, entre 1998 et 2002, a fait apparaître l'urgence d'une sauvegarde de la mémoire professionnelle de l'entreprise. En effet, petit à petit, cette dernière perd l'histoire de « ses » métiers qui l'ont intrinsèquement constituée. Cette perte inclut des savoir-faire passés et des spécificités professionnelles propres au monde ferroviaire qui ont forgé l'identité de la SNCF et du monde cheminot, de la fin de la Deuxième Guerre mondiale au début des années 1970.

Une difficile histoire des métiers cheminots

Pour les historiens qui s'intéressent à l'évolution des métiers et des techniques aux chemins de fer, la démarche est souvent difficile. Il existe en effet peu de sources pour saisir la réalité du travail dans les anciennes compagnies ferroviaires ou à la SNCF. Dans un article de 1989, Georges Ribeill annonce « qu'il est impensable de prétendre reconstituer de manière réaliste le vécu concret du travail de tel poste à partir de la seule collection des règlements et ordres de service qui les régissent ». S'il souligne que « les livres-témoignages trop rares d'hier ou enquêtes orales d'aujourd'hui » révèlent une réalité du travail cheminot, il faut constater que la collecte d'archives orales sur les métiers de la SNCF est restée exceptionnelle ces quinze dernières années¹.

1- Georges Ribeill, « La société cheminote : quelques pistes pour la recherche historique », *RHCF*, n° 1 (printemps 1989), p. 45.

Pourtant, en 1988, François Caron déplorait déjà la non-conservation d'archives du chemin de fer en général, et d'archives orales en particulier. « Nous n'avons plus le droit de laisser détruire le moindre papier capable de permettre des travaux de recherche dans le domaine de l'histoire des chemins de fer. Il y a eu trop de destructions, il faut arrêter de toute urgence le massacre de cette mémoire collective : mémoire des archives qui est fondamentale, irremplaçable, mémoire orale aussi². »

Les archives orales : un matériau essentiel pour l'histoire des métiers

Les archives orales apparaissent comme un matériau essentiel pour saisir la complexité et la diversité des métiers à la SNCF, ainsi que leur évolution. Certes des initiatives privées, comme celles menées par le musée du chemin de fer d'Ambérieu-en-Bugey pour les métiers du service de la Traction en 1981³, celle de l'Écomusée du cheminot veynois pour les gardes-barrière en 1998 ou du Comité d'entreprise des cheminots de Provence-Alpes-Côte-d'Azur en 1999-2000, ont permis de recueillir la parole d'ancien(ne)s cheminot(e)s. Ces initiatives, si elles ont été heureuses car elles ont permis de constituer des matériaux nouveaux, posent plusieurs problèmes à l'historien du travail.

L'enregistrement d'une part n'est pas toujours de bonne qualité (matériel inadéquat, prise de son bruyante, etc.). D'autre part, les personnes qui ont réalisé les enregistrements n'étant pas nécessairement des chercheurs, des problèmes méthodologiques se posent. Aucune réflexion n'a été menée sur la façon dont devait être recueillie la parole des cheminot(e)s. Il peut s'agir de récits de vie, d'entretiens semi-directifs ou de débats de groupes autour d'un thème précis. Cette diversité résulte de la volonté des institutions qui ont généralement souhaité réunir la mémoire d'une partie de la corporation plutôt que constituer de véritables fonds d'archives orales. Par ailleurs, elles ont été souvent incapables de

2- François Caron, « Allocution d'ouverture du colloque », in « Les chemins de fer, l'espace et la société en France », Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, mai 1988, *Revue d'histoire des chemins de fer hors série*, 1, Paris, 1989, p. 8.

3- M. Fernand Piralla a recueilli au début des années 1980 une vingtaine de témoignages qui ont été versés récemment à l'AHICF. Ils sont en cours de traitement pour en assurer une sauvegarde durable. Une indexation en voie de réalisation devrait en permettre une exploitation scientifique (voir plus bas l'article de Sabine Loupien).

garantir la pérennité des programmes engagés – qui n'ont pu être parfois que des opérations ponctuelles – ou des enregistrements effectués⁴.

La démarche scientifique de l'AHICF

L'hétérogénéité de ces multiples initiatives, leurs résultats parfois aléatoires et la conscience d'une évolution de plus en plus rapide de la SNCF ont amené l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France à envisager un programme de collecte d'archives orales sur l'histoire professionnelle de l'entreprise ferroviaire. Elle a choisi de développer les futures recherches selon deux axes. Un premier axe s'intéresse à l'histoire des métiers depuis la Deuxième Guerre mondiale, tandis que le second doit cerner l'histoire des décisions stratégiques de la SNCF et de leur application depuis les années 1970. C'est dans le cadre de cet axe sur l'évolution des métiers que nous sommes intervenus pour réaliser une étude de faisabilité pour la collecte d'archives orales à grande échelle.

La constitution d'un fonds d'archives orales des métiers de la SNCF : une démarche novatrice

L'AHICF s'inscrit dans le mouvement général décrit par Florence Descamps, qui rappelle que « les archives orales font l'objet d'un net renouveau d'intérêt de la part des historiens, des archivistes et des pouvoirs publics »⁵. Tout en venant après les services de l'État et les comités d'histoire des administrations, elle n'est pas non plus la première association à s'intéresser à la collecte d'archives orales. Cependant, dans le domaine des métiers et des professions, la démarche de l'AHICF est novatrice, car elle ambitionne de collecter la mémoire professionnelle d'une corporation dans son entier. Très souvent, les démarches sont restreintes et n'intéressent que l'histoire locale ou un site industriel particulier, par exemple quand il s'agit d'accompagner par la collecte de la mémoire ouvrière la mise en valeur d'un site de patrimoine

4- Les cassettes analogiques notamment se dégradent rapidement avec le temps. Il est donc nécessaire, pour la conservation, de transférer l'enregistrement sur un support numérique, plus fiable. La numérisation du son ouvre également des perspectives de traitement documentaire. Cf. Sébastien Jeanpierre, « Le sauvetage des voix du passé. Numérisation, restauration et valorisation des archives orales », *Gazette des archives*, n° 198 (à paraître au printemps 2005). L'AHICF propose de recueillir les enregistrements existant pour les sauvegarder, les traiter et les intégrer dans son fonds d'archives orales.

5- Florence Descamps, « Des témoignages oraux aux archives orales », *Séminaire de l'EHESS* du 12 mai 2002, p. 1 (édition en ligne, <http://www.ehess.fr/seminaires/sarchives/pages/descamps.pdf>).

industriel. Dans le cadre de l'entreprise elles fondent une étude de sciences sociales (sociologie, sciences de gestion), sans que la constitution d'un fonds fasse partie des objectifs de la commande, comme cela a été le cas précisément à la SNCF ; plus rarement, elles sont menées à l'initiative d'une entreprise en activité dans un souci de capitalisation et de transmission des connaissances professionnelles dans un contexte d'évolution rapide des *process* et des effectifs.

S'il faut se réjouir d'une telle volonté de saisir les grandes évolutions des métiers de la SNCF, il faut aussi souligner, dès à présent, les difficultés posées par sa nouveauté. Dès le début de la réalisation de l'étude de faisabilité, il était en effet difficile de trouver des points de référence afin d'élaborer une démarche méthodologique, d'établir des comparaisons et de prendre exemple sur les collectes menées dans d'autres domaines.

L'étude de faisabilité sur la collecte d'archives orales sur l'histoire des métiers de la SNCF depuis la Deuxième Guerre mondiale devait donc répondre à plusieurs questions majeures. D'une part, celle des champs concernés par une telle collecte ; d'autre part, elle devait définir une méthode et déterminer les moyens nécessaires pour mener à bien une collecte d'archives orales sur un plan tri - ou quadriennal propre au programme souhaité par l'AHICF.

Un cheminot et des métiers ?

Avant même de penser à établir une méthode et un *corpus* pour réaliser l'étude de faisabilité, il fallait en définir les champs. Depuis plusieurs décennies, la définition même du « métier » a fait l'objet de débats et de nombreuses études dans le domaine de la sociologie. Les historiens, de leur côté, s'intéressent plus volontiers aux catégories socioprofessionnelles et à leur évolution. La question d'une définition du métier reste aujourd'hui encore complexe. Il ne s'agissait pas d'en donner une, mais plutôt de saisir ce qu'était un métier à la SNCF.

Définir le métier : une question difficile

Mais avant même d'essayer de saisir le terme employé par la SNCF, il fallait s'interroger sur le terme métier. Comme le rappelle Michèle Descolonges, « la plupart du temps la confusion règne et l'on parle tantôt d'emplois, tantôt de métiers, voire de professions, pour désigner une seule chose, à savoir des emplois ». Pourtant, elle démontre que derrière les emplois se profilent des métiers « qui en aucune manière n'y sont réductibles ». Pour elle, « tout métier comprend des dimensions

économiques, techniques et sociologiques »⁶. Elle rappelle aussi la confusion entretenue entre l'emploi et le métier au sein de l'histoire des nomenclatures. Ainsi, s'il apparaît difficile de saisir le terme de métier d'une manière générale, l'application pratique au cas des chemins de fer et, plus particulièrement, à la SNCF, est encore plus difficile.

Le cheminot : du grade au métier ?

Jusqu'à très récemment, la SNCF n'a jamais parlé de métier. Le Statut de 1920, pour la première fois, répartissait les différents métiers du rail suivant des échelles et des services, en le dénommant grades. Depuis cette date, les grandes compagnies d'intérêt général utilisaient cette grille qui permettait une classification précise sans jamais faire référence au mot métier. Ce système s'est poursuivi avec la création de la SNCF en 1937 et a perduré jusqu'aux débuts des années 1990. Régulièrement, la SNCF remettait à jour « son » dictionnaire des grades afin de l'adapter aux évolutions de l'entreprise. En 1990, le dictionnaire des grades était devenu insuffisant pour saisir les composantes humaines du travail dans l'entreprise. La direction des Ressources humaines a commencé, à ce moment, à réfléchir aux différents métiers du chemin de fer. Pour chaque fonction, elle souhaitait décrire le métier et établir un lien entre les compétences et les rémunérations. Pour éviter les démarches parallèles, la SNCF a, en 1995, créé un *Observatoire des métiers et des qualifications* de l'entreprise qui devait permettre de clarifier l'ensemble des fonctions en son sein.

L'observatoire a mené l'analyse du métier avec ceux qui l'exerçaient, afin que ces derniers et ceux qui le définissaient fussent d'accord sur son contenu. Il a recensé à ce jour de 100 à 150 métiers à la SNCF, et 500 emplois repères (un métier pouvant recouvrir plusieurs emplois). Depuis 1996, la direction des Ressources humaines dispose d'une nomenclature des métiers très précise. Ces derniers y sont classés en fonction de familles (les anciennes « filières ») et du rôle tenu par l'agent.

Cette nomenclature est complétée par un classeur où une fiche est consacrée à chaque métier. Cette dernière reprend la famille professionnelle (la conduite des trains par exemple), les emplois repères, les conditions d'exercice, les activités et les compétences. La démarche de l'entreprise a encore évolué. En 2002, l'accord signé entre la SNCF et les partenaires sociaux pour la formation professionnelle dans l'entreprise

6- Michèle Descolonges, *Qu'est-ce-qu'un métier ?*, Paris, PUF, coll. « Sociologie d'aujourd'hui », 1994, p. 7-8.

prévoit une place pour *l'Institut des métiers de la SNCF* qui doit « mener une analyse prospective des métiers et des compétences et [...] faire une veille active sur les facteurs clefs de l'évolution »⁷.

Il est donc plus aisé depuis le milieu des années 1990 de saisir les métiers qu'exercent les cheminots. En revanche, il n'est pas simple de les mettre en relation avec les métiers antérieurs, surtout ceux nés de la réforme des structures de 1972. Les diverses recherches effectuées pour réaliser l'étude de faisabilité n'ont pas permis de découvrir de documents retraçant l'évolution des métiers de la fin de la Deuxième Guerre mondiale à nos jours. Il n'existe aucun tableau synoptique ou historique retraçant les évolutions et les changements. Il n'existe pas non plus d'état récapitulatif des métiers disparus. Ces précieuses « tables de correspondance » restent aujourd'hui à bâtir pour saisir la « filiation » et l'évolution des métiers sur le long terme.

Par ailleurs, la classification élaborée par la SNCF démontre qu'être cheminot n'est pas un métier, mais qu'il existe bien des métiers de cheminots dans l'entreprise. Ainsi, il est impossible de parler et de définir le métier de cheminot car il n'existe pas un métier, mais une centaine de métiers à la SNCF. Il en existait au moins autant, si ce n'est plus à la veille de la Deuxième Guerre mondiale, la difficulté étant de pouvoir les retrouver et les mettre en relation à travers différentes périodes. Ainsi, il n'est pas aberrant d'utiliser la terminologie de « métier » lorsqu'on s'intéresse à la corporation cheminote. La constitution d'un fonds d'archives orales permettra en outre d'en élaborer une classification plus précise et plus rigoureuse pour les soixante dernières années.

La construction d'une démarche méthodologique : *corpus* et entretien

Une collecte systématique de tous les témoignages possibles concernant l'un ou l'autre métier de cheminot pendant la période retenue ne peut pas être envisagée au-delà d'une démarche monographique restreinte. L'étude de faisabilité devait donc définir une méthode pour constituer un *corpus* d'entretiens qui soit le plus représentatif possible des métiers qui seraient étudiés par la suite. La constitution d'un premier échantillon restreint de six témoins de référence permettrait de valider des choix et une démarche pour une collecte de plus grande envergure.

7- SNCF, « Formation : un levier majeur des Ressources Humaines de la SNCF », Dossier de presse, 18 mars 2002, p. 6.

Pour cette première approche, les six métiers suivant ont été retenus dans les trois grands services de l'entreprise :

Exploitation : aiguilleur, contrôleur des trains, et agent d'une petite gare.

Matériel et Traction : ouvrier des Ateliers et mécanicien de locomotive.

Voie et Bâtiments : chef de district.

Pour éviter le biais d'une spécificité régionale, il fut décidé d'étendre les entretiens à différents points de l'ex-réseau Sud-Est de la SNCF (Marseille, Veynes, Villeneuve-Saint-Georges). La conservation d'une unité géographique professionnelle (le réseau) devait permettre d'apprécier s'il existait ou non un « esprit de réseau ». Un seul cheminot par métier devait être interrogé. La diversité des situations et des métiers permettait d'envisager différents cas de figure (cheminot actif ou retraité, poste de travail à l'exécution ou encadrement, type de service, etc.) afin d'établir les critères à prendre en compte dans la constitution des échantillons des futures collectes.

Parmi les six témoins de référence, cinq étaient des cheminots retraités. Ils avaient quitté l'entreprise entre 1979 et 1992. Le dernier témoin était encore en activité pour quelques mois et devait partir en retraite à l'été 2004. Leur date d'embauche permettait de balayer la période choisie puisque le cheminot le plus âgé avait été embauché en 1947, tandis que le plus jeune était entré à la SNCF en 1966. Il est aussi intéressant de remarquer que quatre d'entre eux avaient été apprentis ou « élève de l'Exploitation » avant leur embauche définitive aux chemins de fer, signe d'une politique de recrutement particulière de l'entreprise au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale.

Après la constitution de cet échantillon, il fallait bâtir une grille d'entretien. Le choix s'est porté vers d'un questionnaire semi-directif. Il était entendu que l'objet de cette première étude était de déterminer les éléments, les questions et les événements qui seraient la cible incontournable pour appréhender l'évolution des métiers. La diversité des métiers retenus mettait en avant des préoccupations différentes pour chaque témoin (la sécurité, les « roulements » d'horaires de travail, etc.). Pourtant, cette première expérience prouve qu'elles peuvent toutes avoir leur pertinence pour chacun des métiers retenus, même si elles demandent à être adaptées à la spécificité de chacun d'entre eux.

Pour préparer les entretiens, nous avons eu recours à une bibliographie sommaire et à la presse professionnelle pour saisir les principaux enjeux de la question⁸. Dans le cadre d'une étude de faisabilité, il était

8- Voir la bibliographie en fin d'article.

impossible, faute de temps, d'approfondir tous les thèmes que sous-tendent le métier et son évolution. Il serait intéressant pour les prochaines campagnes de se rapprocher de l'observatoire des métiers de la SNCF pour accéder aux différents matériaux qu'il a déjà pu constituer. Par ailleurs, les archives de l'entreprise et les films d'entreprise pourraient aussi révéler les attentes de la SNCF à chaque période et montrer les différentes perceptions des métiers au fil du temps.

Les six entretiens ont duré d'une heure dix à deux heures cinquante-cinq pour une durée moyenne d'une heure quarante. Pour les cheminots retraités, ils se sont déroulés à leur domicile (trois cas) ou dans le local d'un syndicat (deux). De son côté, le cheminot actif a été enregistré sur son lieu de travail. On peut d'ores et déjà préciser qu'aucun témoin n'a montré de réticence à répondre aux différentes questions qui lui étaient posées. Au contraire, certains n'ont pas hésité à aborder des moments difficiles de leur carrière (sanction, accident).

Les entretiens se sont déroulés en deux temps. La première partie était consacrée à la carrière du cheminot, tandis que la seconde portait plus précisément sur le métier. La réalisation de ces entretiens a révélé la place importante laissée à la carrière du « témoin-source ». Cette grille devra être remaniée afin d'approfondir certaines questions de l'évolution des métiers (ergonomie, réglementation). Elle a néanmoins permis de démontrer la pertinence de la constitution d'un fonds d'archives orales sur l'évolution des métiers à la SNCF. Les premiers résultats laissent en effet apparaître les possibilités d'une telle démarche. Certes, ils doivent être considérés comme des hypothèses pour le moment. Seuls de futurs travaux scientifiques pourront confirmer celles-ci lorsque le fonds sera constitué.

Les premiers résultats de l'enquête

D'une manière générale, le discours de ces entretiens est rarement passéiste. Les évolutions sont vécues comme étant une partie intégrante de la carrière des agents interrogés qui regrettent rarement leurs anciennes conditions de travail. Ils font simplement la distinction entre les avantages et les inconvénients de cette évolution pour la pratique de leur métier.

Les entretiens révèlent que, derrière la terminologie générale du métier, se cache une diversité de situations. Il est difficile de comparer un chef de district qui a eu sous sa responsabilité une ligne à double voie électrifiée avec un autre qui s'occupait d'une voie unique traditionnelle. De même, les ateliers du Matériel ont regroupé des corps de métier très différents : menuisier, sellier, ferronnier, électricien. Il est

donc impossible d'étudier l'évolution du métier d'ouvrier aux ateliers. Il faut prendre en compte chaque corps de métier, car les changements n'ont pas eu lieu de la même façon, ni dans le même temps, pour les divers métiers présentés sous le même vocable.

L'évolution technologique a induit des changements dans la pratique des métiers qui se sont transformés. Il est complexe de suivre l'évolution du métier d'aiguilleur ou de contrôleur. En effet, l'évolution de ces métiers fait qu'on est passé d'un aiguilleur à un « agent du Mouvement », puis à un opérateur sur poste informatique. Dans ce cas, quelle est la filiation du métier actuel avec le métier d'origine ? Le métier de contrôleur est devenu celui d'agent commercial des trains, doté de nouvelles missions. Si le métier de chef de district Voie et Bâtiments a disparu dans les années 1990, la création d'un poste de dirigeant de proximité en serait une résurgence.

L'évolution du métier n'a jamais été vécue comme une rupture brutale. Souvent les technologies, anciennes et nouvelles, se sont superposées pendant une période assez longue, voire, dans certains sites ferroviaires, sont devenues complémentaires et non opposées. Il reste, par exemple, des aiguilles manuelles dans les petites gares. Le poste à relais et à commande informatisé (PRCI) de Marseille dispose d'un petit « poste tout relais à transit souple » (PRS) pour la ligne d'Aubagne. Les changements sont donc progressifs : il s'agit plus d'un glissement technologique que d'une rupture.

Cette évolution, par ailleurs, a pu se faire de manière directe ou indirecte. Elle a été directe lorsque les cheminots ont dû s'adapter à un nouvel outil. Des ouvriers des ateliers sont devenus électriciens quand il a fallu électrifier les voitures. Les agents du mouvement ont dû passer derrière le pupitre d'un PRS. Mais elle a pu être aussi indirecte. Le chef de district n'a pas appris à conduire les trains de travaux. En revanche, leur développement a modifié sa façon d'organiser son travail et ses équipes.

L'évolution des métiers fait enfin apparaître une perte d'autonomie dans de nombreux métiers, même si elle n'est pas toujours évoquée en tant que telle. Elle peut exister au niveau de la prise de décision. Le chef de district évoque l'obligation de « commander les trains de travaux » à la direction régionale de la SNCF qui, en dernier ressort, les lui accorde ou non. L'opérateur du PRCI intervient seulement quand l'ordinateur signale un problème et ne prend pas de décisions hormis dans les périodes difficiles. Cette perte d'autonomie concerne aussi l'exécution des tâches où les travailleurs obéissent aux ordres de machines. Le contrôleur

ne résout (presque) plus les problèmes liés à l'écriture des titres de transports (deux personnes à une même place...). L'informatisation du système lui a apporté une fiabilité qui cantonne l'agent à un rôle de renseignement. En revanche, il a vu son rôle répressif s'accroître fortement.

Les cheminots ont connu un raccourcissement continu de leur *temps* de travail, de 48 heures dans les années 1950 à 35 heures aujourd'hui. En revanche, tous ont évoqué une intensification de leur *rythme* de travail (multiplication des tâches administratives, allongement des parcours effectués, augmentation du nombre de trains traités). Les témoins ont donc ressenti une hausse de la productivité, même si elle n'est pas toujours clairement désignée. D'autres thèmes pourraient être développés mais tous demandent à être confirmés par un travail scientifique approfondi que permettra seule la constitution d'un fonds d'archives orales.

Cette première expérience laisse donc entrevoir les possibilités d'exploitation d'archives orales sur les métiers et leur évolution à la SNCF. Au-delà d'une approche linéaire par métier, elle démontre des récurrences qui pourraient faire l'objet d'études thématiques transversales apportant un indéniable « éclairage » novateur. Ces archives permettraient aussi de suivre la diffusion et la propagation d'une technologie dans différents services de l'entreprise et, donc, de saisir les nouvelles relations et interactions qu'elle a créées entre différents métiers. Des études sur la réalité et le vécu du travail au quotidien pourraient aussi être menées à partir d'un fonds d'archives orales important.

L'étude de faisabilité a en définitive démontré que les archives orales sont (et surtout seront) une source indispensable pour comprendre l'évolution des métiers à la SNCF dans les années à venir. Les évolutions passées et les changements rapides de ces dernières décennies imposent de collecter la mémoire professionnelle cheminote. La réalisation d'un programme pour le moins triennal est donc pertinente et essentielle pour de futurs travaux de recherche.

Cette étude a aussi permis de définir les besoins propres à la démarche de l'AHICF. Si des modifications méthodologiques et techniques doivent être opérées, les résultats devraient être à la hauteur des attentes. Gageons qu'une collecte pluriannuelle permettra de constituer une source essentielle pour les futurs historiens du travail et leur permettra d'écrire l'histoire professionnelle de la corporation cheminote qui est encore méconnue à ce jour.

Premiers éléments de bibliographie

Études générales abordant l'évolution des métiers à la SNCF

CCE Cheminots, *L'Évolution des métiers de cheminots*, Actes du colloque tenu à la Cité des sciences et de l'industrie de La Villette, Paris, 1991, 60 p.

« Cheminots, voici vos nouveaux métiers », *La Vie du rail*, n° 2565 (9 octobre 1996), p. 14-24.

Institut Entreprise et politique industrielle, *Les Mutations technologiques prévisibles et leurs implications sociales dans l'entreprise SNCF*, Étude d'orientation réalisée à la demande du Comité central d'entreprise de la SNCF, novembre 1986, 38 p.

Maurice Lemoine ; Georges Ribeill et Anne Malan, *Les Cheminots, que reste-t-il de la grande famille ?*, Paris, Éd. Syros, 1993, 277 p.

Félix Torrès, *SNCF. Trente ans de recherche : la passion du progrès*, Paris, Imprimerie nationale, 1998, 144 p.

Georges Ribeill, *Les Cheminots*, Paris, La Découverte, coll. « Repères », 1984, 128 p.

Georges Ribeill, *Le Personnel de la S.N.C.F. (1937-1981). Contraintes économiques, issues techniques, mutations sociales et évolutions sociales. Les cours successifs d'une entreprise publique*, Paris, Développement et aménagement, 1982, 633 p.

Études générales, par métier

Agent de gare

Gilles Dumont, *Innovation organisationnelle et résistance au changement. L'introduction du système Socrate à la SNCF*, Paris, LGDJ, Travaux de recherche Panthéon-Assas Paris II, 1996, 161 p.

Anna Gruppalli, « Que sont devenus les cheminots d'antan ? Les effets de la modernisation sur les employés d'exploitation de la SNCF », Mémoire de DEA de sociologie, université de Paris-Dauphine, sous la dir. de Sylviane Trinh, 2001, 130 p.

Aiguilleur

Louis Armand, *Au fil du rail. Récit-témoignage*, Montpellier, Éditas, 1988, 193 p.

Louis Armand, « Témoignage : le poste de commandement », in « Hommes et machines, métiers et techniques du rail, innovations techniques et mutations professionnelles dans les chemins de fer, des origines à la période actuelle », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 8 (printemps 1993), p. 23-34.

Michel Freyssenet et Françoise Imbert, « Genèse sociale de choix d'automatisation et d'organisation : le cas de l'aiguillage dans les chemins de fer », *Compte rendu de fin d'étude*, septembre 1986, 50 p.

Alain Gernigon, *Histoire de la signalisation ferroviaire française*, Paris, La Vie du rail, 1998, 391 p.

Pierre Hamp, *Le Rail*, Paris, NRF, 1921, 246 p.

Jean-Paul Masse, « L'ordinateur assiste les aiguilleurs », *La Vie du rail*, n° 2565 (9 octobre 1996), p. 18-20.

SNCF, Direction de la communication, *Les Postes d'aiguillage*, avril 1996, fiche n° 44 (documentation interne).

Chef de district

Anonyme, « Sur le vif... Avec M. Le Tutour chef de district », *La Vie du rail*, n° 469 (31 octobre 1954), p. 13-15.

Raoul Dautry, « Le chef de district », *La Vie du rail*, n° 332 (21 janvier 1952), p. 10-11 (republication).

O. Perrelle, « Qu'avez-vous fait de votre journée ? Michel Graff : élève chef de district 1^{er} arrondissement VB Sud-Ouest », *La Vie du rail*, n° 965 (11 octobre 1964), p. 14-15.

Contrôleur des trains

Anonyme, « 10 000 contrôleurs pour leur avenir », *La Vie du rail*, 10 juillet 1996, p. 10-20.

Anonyme, « Le Contrôleur doit tout faire », *La Vie du rail*, n° 467 (17 janvier 1954), p. 14-15.

Fabienne Pavia et Joseph Marando, *Le Blues du contrôleur*, Manosque, Le Bec en l'air, 2002, 94 p.

SNCF, Grandes Lignes, *Agent du Service commercial train, son métier, ses missions*, décembre 1996, n. p. (documentation interne).

Mécanicien de locomotive

Anonyme, « Le Nouveau Dépôt de Villeneuve-Triage », *Notre Métier*, n° 177 (29 novembre 1948), p. 4-5.

Raymond Berrod, « Témoignage : la transition traction vapeur/traction électricité à la région Sud-Est de la SNCF », in « Hommes et machines, métiers et techniques du rail, innovations techniques et mutations professionnelles dans les chemins de fer, des origines à la période actuelle », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 8 (printemps 1993), p. 107-114.

Pierre Blairet, *Cheminot. Ma vie est mon métier*, Paris, Les Éditions du Rocher, 1998, 205 p.

- Lucien Bridier, *Mécanicien vapeur sur l'État*, Paris, La Vie du rail, 1998, 101 p.
- Anonyme, « Être conducteur en 1995 », *La Vie du rail*, n° 2512 (20 septembre 1995), p. 11-20.
- André Fonnet, *Ne touche pas à ma locomotive ! Scènes de la vie de Marcel Péroche, ancien mécanicien de l'Orient Express*, Paris, Éditions France-Empire, 1990, 206 p.
- Roger Habert, *Vapeur en fumée*, Breil-sur-Roya, Éditions du Cabri, 1990, 272 p.
- Roger Habert, *Conducteur de locomotive. Une vie pour l'honneur du rail*, Paris, L'Harmattan, 1999, 300 p.
- Pierre Pignède, *Vapeur en Cévennes*, Breil-sur-Roya, Éditions du Cabri, 2003, 160 p.
- Fernand Piralla, « Témoignage : des locomotives PLM à la traction électrique », in « Hommes et machines, métiers et techniques du rail, innovations techniques et mutations professionnelles dans les chemins de fer, des origines à la période actuelle », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 8 (printemps 1993), p. 97-106.
- Marcel Raynal, *J'étais mécanicien vapeur*, Paris, La Vie du rail, 1996, 199 p.
- Jacques Tonnaire, *La Vapeur. Souvenir d'un mécano de locomotive 1932-1950*, Paris, J.-C. Lattès, 1982, 234 p.

Ouvrier des ateliers

- Christian Chevandier, « L'abandon de la traction à vapeur : les mutations professionnelles dans les ateliers du Matériel aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale », in « Hommes et machines, métiers et techniques du rail, innovations techniques et mutations professionnelles dans les chemins de fer, des origines à la période actuelle », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 8 (printemps 1993), p. 35-53.
- Karine Lalande, « Le travail d'organisation de la maintenance », thèse pour le doctorat de sociologie (sous la dir. de Gilbert de Terssac), université de Toulouse II, 1999, 348 p.
- Gilbert de Terssac et Karine Lalande, *Du train vapeur au TGV : sociologie du travail d'organisation*, Paris, PUF, 2002, 228 p.
- A. Saint-Lary, « En visite aux ateliers de Villeneuve-Saint-Georges », *La Vie du rail*, n° 677 (28 décembre 1958), p. 15-22.
-