Les cheminots : visions d'artistes

Artists' visions of the railway

Marie-Suzanne Vergeade

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/86>

DOI : 10.4000/rhcf.86

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2007

Pagination : 13-46

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Marie-Suzanne Vergeade, « Les cheminots : visions d'artistes », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 03 juin 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/86> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.86>

Les cheminots : visions d'artistes

Marie-Suzanne Vergeade

Historienne, documentaliste au Comité central d'entreprise de la SNCF (Fonds cheminot)

Dès sa création, le chemin de fer a inspiré les artistes. En 1844, William Turner (1775-1851) peint le célèbre tableau *Pluie, vapeur, vitesse. Le grand chemin de fer de l'Ouest* (Londres, National Gallery) qui fait surgir de la brume une locomotive flamboyante. Il ouvre ainsi la voie aux paysagistes impressionnistes du XIX^e siècle qui trouvèrent dans le thème ferroviaire l'un de leurs sujets de prédilection¹.

L'univers ferroviaire devenu le temple de la nouvelle technologie créa un terrain propice à la recherche de nouveaux effets. Claude Monet (1840-1926) a su saisir l'atmosphère de la gare Saint-Lazare en analysant les reflets multiples de la vapeur et du soleil à travers ses onze vues différentes. On pourrait également citer les œuvres de Gustave Caillebotte, Édouard Manet ou Camille Pissarro. C'est précisément cette « poésie des gares » qui a charmé Emile Zola à l'exposition impressionniste de 1877. Si ces artistes ont reproduit à merveille les jeux d'ombre et de lumière, à partir des années 1910, des peintres futuristes comme Gino Severini ou Fernand Léger célèbrent dans un style bien différent l'entrée du chemin de fer dans la modernité en multipliant les perspectives et en déstructurant les points de vue. Ils créent ainsi une impression de vitesse et un effet dynamique².

Le cadre ferroviaire permet à l'artiste de jouer des effets de nuit, des lumières artificielles, des brouillards, des panaches de fumée ainsi que des surfaces lisses.

1- Voir sur ce thème le catalogue réalisé en 1994 par Jean Monneret (commissaire de l'exposition) et Bernard Porcher pour le Salon des Indépendants tenu la même année et intitulé *Du chemin de fer à l'Eurotunnel : les peintres témoins de leurs trains*, Paris, E. Koehler, 1994. Nous nous permettons également de renvoyer aux pages que nous avons écrites dans *La France des gares*, Paris, Gallimard, 2000, « La gare vue par les peintres », p. 65-72, et « Saint-Lazare, la gare des peintres », p. 104-105.

2- Pour approfondir voir l'article de Claude Frontisi, « La machine à figurer le temps : les futuristes et leur train » in Karen Bowie (dir.), « Arts et chemins de fer », Actes du III^e colloque de l'AHICF, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 10-11 (1994), p. 56-69.

Ce territoire semble pourtant le plus souvent déshumanisé. Si les installations apparaissent dans ces deux courants de peinture, on peut observer la place relativement discrète occupée par les hommes, par les cheminots eux-mêmes. Il est légitime de s'interroger sur cette quasi-absence. N'existerait-il, en effet, aucune représentation significative de la corporation ? Comme si les bâtiments et, plus encore, la machine primaient comme représentation archétypale du chemin de fer.

Les travaux de dépouillement commencés dans les réserves du Fonds cheminot du Comité central d'entreprise de la SNCF permettent d'apporter quelques éléments de réponse. Ils ont été poursuivis à l'iconothèque de *La Vie du rail* et à l'Union artistique et intellectuelle des chemins de fer français³. La recherche porte sur les cheminots français et couvre une large période chronologique, des débuts du chemin de fer à aujourd'hui. D'emblée, à cause de la rareté de la documentation mais aussi par souci d'élargir l'investigation, il a été nécessaire d'ouvrir le champ de recherche à tous les arts graphiques : la peinture à l'huile, l'aquarelle, le dessin (fusain, encre de chine...), le croquis, le dessin publicitaire et la fresque. En définitive, il a fallu s'intéresser à tous les types d'expressions artistiques.

Il nous a paru intéressant d'étudier l'image de cette corporation à travers le regard de l'artiste : comment le cheminot est-il présenté ? Sur quels types de documents ? Les repérages ont parfois été décevants mais la quête s'est avérée suffisamment fructueuse pour être représentative.

L'objectif de cette réflexion historique et artistique sur les représentations est de montrer la place – importante ou pas, négligée ou non – de la corporation cheminote dans la production artistique. Sans prétendre à une explication exhaustive, il s'agit plus d'une interrogation et d'une note de méthode qui, en soulevant une problématique, y répond par des éléments-pistes. Enfin, cette analyse permet d'appréhender l'image des métiers du chemin de fer et d'en saisir l'évolution historique.

3- Plusieurs bases de données ont été consultées sur Internet comme celles du ministère de la Culture et de la Communication *Joconde* (catalogue des dessins, estampes, peintures, sculptures, photographies et objets d'art appartenant aux collections publiques) ou *GAAEL*, *Guide des archives d'artistes en ligne*.

Entre représentation attendue et variété des sources

Dans un article paru en 1994⁴ Georges Ribeill distingue deux grands types d'illustrations : les dessins militants et les dessins récréatifs. Le dessin militant, dit-il, est « toujours chargé d'une intention pédagogique », on y retrouve les trois figures sociales que sont les dirigeants, les militants et les agents ; parfois s'ajoutent les acteurs politiques qui jouent alors un rôle mineur. À travers les illustrations de la presse corporative comme le *Bulletin PLM*, le *PO illustré*, *L'État, notre réseau* ou *Notre Métier* (devenu *La Vie du rail* en 1952) la description des rapports entre employés et usagers est courante. Selon l'historien et sociologue, le dessin est bien « le produit de l'histoire sociale de la corporation [...] [et] un bon révélateur de sa physiologie intime »⁵.

Concernant les cheminots, le dessin militant est sans doute le type de représentation qui, spontanément, vient à l'esprit. Elle place le plus souvent le travailleur du rail en situation de conflit social.

L'image, vecteur des revendications

Jules Grandjouan (1875-1968) est rapidement séduit par les idées anarcho-syndicalistes et devient l'un des affichistes politiques les plus productifs. En 1930 il est promu représentant en France du Bureau international des peintres révolutionnaires. Il travaille pour de nombreux journaux comme *La Voix du peuple*, *Le Cri de Paris* ou l'hebdomadaire satirique *L'Assiette au beurre*.⁶ Il répond régulièrement à des commandes de la jeune CGT créée en 1895 et conçoit aussi bien des tracts que des affiches pour le Syndicat national des chemins de fer dont celle-ci (fig.1) qui date de 1910. Elle fait référence à la grève des cheminots, la première grande mobilisation de la corporation.

On peut noter le contraste entre le sort des travailleurs et celui des directeurs, entre une situation à la limite de la misère pour les premiers et nettement plus confortable pour les seconds représentés comme de gros sacs d'argent signifiant leurs appointements. Si cette affiche est forcément caricaturale et la gare fictive, la situation reflète une certaine

4- Georges Ribeill, « Le dessin dans la presse corporative cheminote : un chemin de traverse pour l'histoire sociale ? », in Karen Bowie (dir.), *op. cit.*, p. 175.

5- *Ibid.*, p. 190.

6- Sur la vie et l'œuvre de cet artiste ainsi que sur la définition même d'un art social, voir le catalogue de l'exposition qui lui a été consacrée : Fabienne Dumont, Marie-Hélène Jouzeau et Joël Moris, *Jules Grandjouan : créateur de l'affiche politique illustrée en France*, Paris, Somogy, 2001.

réalité. Ce document véhicule un message clair et une symbolique évidente. La force du trait est classique et celui-ci plus proche de celui du peintre que du caricaturiste mais le procédé en lui-même est moderne. L'atmosphère sombre et lugubre de ce long défilé d'ouvriers est rendue de manière pathétique. Par une composition en deux plans que renforce le contraste entre l'ombre et la lumière, les sous-directeurs et le personnel d'encadrement se situent à gauche alors que défilent à droite en rangs serrés les ouvriers dont les épouses reçoivent la paye alors que leurs enfants réclament à manger. L'opposition entre la situation des deux catégories sociales repose ainsi visuellement sur le décalage très net entre les deux groupes. Le sentiment de profonde injustice ne peut qu'émouvoir le spectateur, le style de Jules Grandjouan est à la fois brutal et efficace.

1

Jules Grandjouan, *Syndicat national des chemins de fer*, affiche, 1910. Bibliothèque de documentation internationale contemporaine (BDIC) et Musée d'histoire contemporaine. © Adagp, Paris, 2007.

Pour Christian Chevandier, la grève de 1910 a amené les cheminots à prendre conscience de leur identité collective⁷. C'est en effet à l'issue de ce mouvement que le syndicalisme cheminot acquiert, selon l'expression de Madeleine Rebérioux, une « réputation de puissance »⁸. Le pays est pour la première fois paralysé et les compagnies font appel à l'armée. Sur les photographies prises au plus fort de la grève on peut voir défiler des manifestants, certains grévistes reviennent ensuite au travail et des révoqués souhaitent poser devant l'objectif. De nombreuses cartes postales figurent les événements. L'historien Friedhelm Boll, dans un article récent, a étudié de manière comparative les cartes postales de grève éditées en France et en Allemagne dans les années 1900⁹. Diffusées dans tous les pays mais surtout à Paris, elles permettaient de collecter des fonds de soutien pour les grévistes. La grève des cheminots est trois à quatre fois plus représentée que celle des postiers en 1909¹⁰. À Toulouse, où la mobilisation est forte, bien que plus tardive par rapport à d'autres villes, ces cartes contribuent à promouvoir « la geste » et « à construire la mémoire »¹¹. À Paris, les vues montrent plutôt la gêne occasionnée par l'absence de trains et la désorganisation. On voit, par exemple, une locomotive en travers d'un aiguillage, des voyageurs sur les voies ou des militaires occupant les sites¹².

Pourtant, le rédacteur de *L'Illustration* estime que la grève : « c'est le vide, le néant ; le photographe n'en tire rien », et de poursuivre : « Elle cause déjà une perturbation générale, qui pourrait, si la situation se prolongeait et s'aggravait, tourner au désastre national... Nous n'avons même pas la consolation de trouver dans cet événement un sujet d'illustrations intéressantes... seul un artiste peut, comme l'a fait Georges Scott pour notre première page, évoquer, en un simple type représentatif de *cheminot* – le mécanicien descendu de sa machine – toute la grève¹³. » (Fig.2). Occasionnelle, la grève reste l'exception, elle signifie l'arrêt de l'activité.

7- Christian Chevandier, *Cheminots en grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2002, p. 77.

8- Madeleine Rebérioux, *La République radicale ? 1898-1914*, Paris, Le Seuil, 1975, p. 169.

9- Friedhelm Boll, « Cartes postales de grèves et discours syndical : histoire des organisations et des mentalités : une comparaison franco-allemande autour de 1900, *Histoire et sociétés*, n° 10 (avril 2004), p. 22-37.

10- Madeleine Rebérioux, « La carte postale de grève : propos sur une collection et une exposition », *Le Mouvement social*, n° 131 (avril-juin 1985), p. 132-144.

11- Christian Chevandier, *op. cit.*, p. 81.

12- *Paris en insurrection : la grève des Cheminots. La grève des Électriciens. Vues photographiques d'après nature*, Paris, Albin Michel, circa 1910.

13- *L'Illustration*, 15 octobre 1910.

2

Georges Scott, *La Grève I*, "Une" de *L'Illustration* du 15 octobre 1910. © *L'Illustration*.

Les documents iconographiques sur les cheminots sont d'une extrême diversité et d'origines très variées. Les supports le sont également. Il serait vain d'aborder le sujet par le type de technique employé : cette approche serait à la fois artificielle et sûrement rébarbative ; en outre, elle aurait l'inconvénient de ne pas faire émerger l'évolution chronologique de la perception des métiers.

Le corpus : diversité des sources documentaires

Mis à part l'exemple précédent, l'art photographique constitue un sujet à part entière¹⁴ qu'il faut différencier des œuvres graphiques. Une fois la technique de la photographie bien au point, cet art prit souvent le relais de la peinture et se généralisa au détriment des autres types de représentations. Cette évolution peut par ailleurs expliquer en partie la difficulté à retrouver des œuvres picturales.

Dans l'étude du *corpus* photographique, il faudrait d'ailleurs distinguer les clichés spontanés, réalisés à titre personnel, des photographies « de commande ». Le but des premiers est bien d'« immortaliser un moment » et les événements fixés sur la pellicule évoquent des départs à la retraite, des baptêmes de locomotive ou encore des mobilisations syndicales, alors que la photographie « de commande » est marquée d'une réelle intention : il s'agit le plus souvent d'un reportage, d'une enquête sur un atelier ou d'une campagne publicitaire ; ces travaux sont réalisés pour le compte de l'entreprise.

Notre choix s'est donc porté sur l'analyse successive des gravures et des lithographies des débuts du chemin de fer des années 1840 à 1860 mais aussi sur des exemplaires de la presse engagée et de la presse populaire. Avec la généralisation de ce mode de locomotion, le thème ferroviaire inspire de plus en plus les artistes et les représentations de cheminots sont plus nombreuses dans les années 1880-1900 sur des supports aussi inattendus que des partitions de musique.

Ce premier ensemble de documents iconographiques a été ensuite enrichi d'illustrations extraites d'ouvrages à vocation pédagogique et d'ouvrages techniques. Les dessins de la presse corporative ont été d'un apport précieux pour saisir la perception des métiers ferroviaires par les dessinateurs eux-mêmes. Nous avons eu également recours à différents types d'illustrations professionnelles, des affiches de sécurité ainsi que quelques affiches publicitaires de la SNCF.

14- Ce thème est traité dans le cadre du séminaire par Jehan-Hubert Lavie et Christian Fonnet.

3 Paul Colin, *Un service public au service du public*, affiche, 1947. Coll. SNCF.

4 Raymond Savignac, *Je veille, reposez-vous*, affiche, 1972. Coll. SNCF.

5 Henri Vincenot, couverture de *Notre Métier*, n° 230 (1^{er} janvier 1950), Fonds cheminot (FC) du CCE-SNCF.

Faut-il rappeler que l'art graphique représente un véritable support de communication ? L'entreprise a fait appel à de grands noms dans le domaine de l'affiche tels que Paul Colin (1892-1985). On ne citera que cette affiche de 1947 : *Un service public au service du public* (fig. 3) qui réalise une remarquable synthèse des différents métiers. Au centre figure un personnage de forme géométrique décomposé en trois autres silhouettes sur des rails ; estompée, une locomotive à vapeur se profile à l'arrière-plan. Sur une affiche de 1972 (fig. 4), on reconnaît l'humour de Raymond Savignac (1907-2002) qui a représenté, en plan horizontal sur un fond bleu nuit, un contrôleur ailé. Tel un ange gardien, il confie au voyageur : *Je veille, reposez-vous*. Au service du public, le cheminot lui assure aussi la sécurité.

Le dessin humoristique et la bande dessinée appellent l'œuvre d'Henri Vincenot (1912-1985)¹⁵. Ce cheminot plus connu pour ses écrits que pour ses dessins a travaillé pour *La Vie du rail*. A l'occasion du Nouvel An 1950, il peint pour la couverture du magazine cette jolie gouache (fig. 5) sur laquelle figure un mécanicien en bleu de travail avec ses lunettes et sa casquette, assis près de son fils. L'enfant s'applique à verser le contenu de la burette de son père dans le réservoir de sa locomotive miniature. On peut penser que le garçonnet a reçu ce jouet pour Noël ou pour ses étrennes. Au-delà de cette image plaisante, on perçoit l'attachement de *La Vie du rail* aux valeurs familiales¹⁶ ainsi que l'importance de la transmission du métier – « on est cheminot de père en fils » – : l'enfant semble se préparer à un avenir tout tracé sous le regard attentif de son père.

Rédacteur à *La Vie du rail* de 1961 à 1987, André Fonnet (1927-2006) a illustré l'hebdomadaire avec beaucoup d'humour pendant de longues années sous le pseudonyme d'Arfoll¹⁷, comme Gébé (1929-2004)¹⁸ entré à la SNCF en 1947. Sur cette planche publiée en 1951 (fig. 6) son dessin humoristique insiste sur le même thème que le précédent. Sur cette même planche figure, à gauche, un dessin d'Albert Dubout (1905-1976) dont le style est facilement reconnaissable. Dans un ouvrage

15- Voir l'ouvrage de Guy Bachet, *Le Chemin de fer vu par Henri Vincenot*, Paris, La Vie du rail, 2003.

16- Toutes les semaines les lecteurs (qui payent le journal car il n'est pas distribué gratuitement aux employés de la SNCF) peuvent admirer les photographies des plus belles familles nombreuses. Des conseils dans le domaine de l'économie domestique et de la santé sont également prodigués aux épouses et mères de famille.

17- Sur le chemin de fer dans la bande dessinée, nos exemples ont été extraits du livre de Jack Chaboud et Dominique Dupuis, *Quai des bulles : le train dans la bande dessinée*, Paris, La Vie du rail, 1985.

18- Dès 1955, Gébé publie des dessins dans *La Vie du rail* puis *Paris-Match*, il travaille ensuite pour *Charlie Hebdo*, *Pilote* et des émissions radiophoniques.

intitulé *Les Moyens de locomotion*, il représente des convois désordonnés sur des rails tordus, des voyageurs indisciplinés qui sortent leur tête par les fenêtres, courent après le train. Les cheminots, à l'instar des deux personnages qu'on aperçoit dans la locomotive, sont toujours originaux et burlesques¹⁹.

Dans la presse populaire comme dans les partitions de musique recensées, le ton est léger et l'humour omniprésent. On pourrait citer plusieurs exemples de chansons avec des titres évocateurs : *Ma grand-mère était garde-barrière*, *Il est coquin le chef de gare !* (fig. 7), partitions sur lesquelles les dessins, comme les paroles, sont proches de la moquerie²⁰. Différente et osée, cette affiche (fig. 8) signale une opérette à succès, elle montre un chef de gare complètement ébahi sur le quai qui aperçoit au premier étage du bâtiment de la gare son épouse en galante compagnie.

Plus originales sont les réalisations extérieures dans des lieux où l'on observe une concentration de cheminots. C'est le cas de la peinture murale située dans le quartier de la Moscova à Paris (XVIII^e arrondissement) : devant une superbe locomotive à vapeur posent fièrement le mécanicien et le chauffeur (fig. 9). À Oullins on peut admirer, dans l'avenue Jean-Jaurès, une fresque de 250 m² (fig. 10). Elle a été réalisée en 1982 par dix anciens élèves de l'École des Beaux-arts de Lyon. Il s'agit d'un accouchement dans le feu et le fracas des tôles ferroviaires, on devine les ateliers et les cheminots situés dans le bas à gauche de l'œuvre. Les couleurs sont vives et le titre *Fresque de la renaissance* est emblématique, il rappelle à l'évidence le nom du quartier principalement habité par les ouvriers des ateliers ferroviaires. On peut aussi se demander s'il ne s'agit pas de la renaissance de l'ancienne cité cheminote appelée à une reconversion nécessaire. Une enquête réalisée en 1998 dans ce quartier montre l'attachement de la population à cette fresque pourtant très critiquée quinze ans plus tôt : plus de 80 % des habitants ont choisi son maintien et sa restauration. On pourrait citer également la fresque de 15 m² en trompe l'œil située à la gare de Chaponost (commune située dans le département du Rhône, au sud-

19- De juin à septembre 2006, la Bibliothèque nationale de France a consacré une exposition à Albert Dubout. Laure Beaumont-Maillet, commissaire de l'exposition, souhaitait faire redécouvrir au grand public « le caractère prolifique de son œuvre [qui] a parfois masqué la qualité et l'inventivité de son travail ».

20- Voir l'histoire de la chanson, depuis « Il est content le chef de gare », enregistrée sous ce titre par Mansuelle en 1912 sur l'air de « Il était un petit navire », dans l'article d'Emmanuelle Cronier, *infra* (N.d.l.r.).

Matériel et attraction...

— Alors, on ne suit plus les rails?
— Oh! non, à cause des erreurs
d'aiguillage... (Dessin de Dubout.)

— Le plein.

— Papa, regarde, un cheval-
vapeur!

— Ça c'est de la grai-
ne de mécanicien.

DE LA CHENILLE AU... RAIL!

UNE BELLE MARCHÉ VUE PAR UN CHAUFFEUR DE RAPIDE

7 Partitions. Fonds Cheminot du CCE-SNCF.

Affiche de l'opérette *Il est ... le chef de gare*.
© Archives La Vie du rail.

9

◄ Quartier de la Moscova à Paris, ▲ Gare de Chaponost, ▼ Colmar (rue du Tir). © Archives La Vie du rail.

10

La fresque de la Renaissance, 1982, Oullins. Cité de la Création (Lyon).

ouest de Lyon) qui restitue une animation oubliée sur un mur nu avec, dans le reflet des vitres peintes, le chef de gare et les voyageurs prêts au départ (fig. 9).

Dans un autre style, à Colmar, rue du Tir, une fresque en noir et blanc évoque un quai de gare à la Belle Époque, on aperçoit des voyageurs et deux cheminots, un porteur et un mécanicien qui règle sa locomotive (fig. 9). Toujours sur le thème du départ et de l'arrivée, il existe une peinture murale située à Bellegarde (Ain) qui représente dans sa partie inférieure l'activité des employés et des voyageurs sur le quai ; on peut discerner une vision futuriste du train dans sa partie supérieure.

Enfin, quelques tableaux, primés ou non par le prix Schefer, nous livrent par leurs sujets mais aussi par leurs choix esthétiques une approche comparative en même temps qu'un éclairage instructif²¹.

Avec cet aperçu des sources étudiées, on comprend l'hétérogénéité de notre documentation et la difficulté à l'ordonner. Les contraintes de la publication nous invitent à restreindre la présentation visuelle qui rassemblait une centaine d'exemples lors du séminaire. Celle-ci s'inscrivait dans une démarche progressive en trois étapes figurant le cheminot à peine perceptible dans une première série de documents, simple silhouette ensuite, homme du rail aux contours bien plus précis exerçant un métier identifiable enfin.

Il semble important de souligner ici le statut du document iconographique. L'intérêt consiste en effet à l'étudier en tant que tel et non comme la simple illustration d'une démonstration ou même le support d'un propos historique. Jean-Louis Robert reconnaît que la recherche de l'apport documentaire des images est « une pratique habituelle aux historiens, même si en matière d'histoire industrielle et ouvrière les données visuelles des représentations figuratives de la peinture de chevalet, des gravures, des photographies d'usines, d'ateliers, d'individus et de groupes, n'ont été étudiées systématiquement que depuis la dernière décennie »²². L'historiographie récente montre toutefois l'intérêt suscité par ce sujet chez des historiens et des historiens de l'art²³.

21- Voir le contexte de la création de cette récompense dans la deuxième partie de cet article intitulée « Le cheminot, une figure multiple ».

22- Noëlle Gérôme (dir.), *Archives sensibles. Images et objets du monde industriel et ouvrier*, Éd. de l'École normale supérieure de Cachan, 1995, p. 17.

23- Voir l'exposition *Des cheminées dans la Plaine : cent ans d'industrie à Saint-Denis 1830-1930* au Musée d'art et d'histoire de Saint-Denis (du 5 juin au 23 novembre 1998) et celle tenue à Sceaux, au Musée de l'Île-de-France (du 17 octobre 2001 au 21 janvier 2002) : *Travail et banlieue, regards d'artistes, 1880-1980*.

Le travail des cheminots : un thème artistique finalement peu porteur ?

Avec un décalage de quelques années, une peinture du monde ouvrier émerge timidement des effets de la révolution industrielle. Gustave Caillebotte (1848-1894), à la fois collectionneur et artiste, a été l'un des premiers à mettre en scène le prolétariat urbain avec *Les Raboteurs de parquet*²⁴ (Musée d'Orsay). Le thème de l'œuvre mais aussi son traitement n'ont pas fait l'unanimité. Emile Zola décrit ce tableau comme « une peinture tout à fait anti-artistique, une peinture claire comme le verre, bourgeoise à force d'exactitude ». Il ajoute : « la photographie de la réalité, lorsqu'elle n'est pas rehaussée par l'empreinte originale du talent artistique, est chose pitoyable²⁵ ». Connaissant et pratiquant la photographie²⁶, le romancier préfère établir une différence catégorique entre cette dernière et la production artistique.

Quelques artistes ont choisi de représenter le travail des ouvriers mais « même chez les héritiers de l'école réaliste, la représentation du travail industriel reste exceptionnelle »²⁷. À la fois témoins de leur époque et des courants picturaux, les artistes se font l'écho d'une réalité sociale. Maximilien Luce (1858-1941), les Belges Constantin Meunier (1831-1905) et Pierre Paulus (1881-1959) ou plus tard Marcel Gromaire (1892-1971) ont, à plusieurs reprises, travaillé sur l'attitude et la physionomie des hommes au travail. Fernand Léger, entre cubisme et réalisme, s'intéresse quant à lui plus au rapport de l'homme à la technique et à l'image de la modernité qu'à celle du travail proprement dit (*Les Constructeurs*, Biot, 1950). Des lieux industriels comme les forges, les verreries ou les ateliers métallurgiques ont éveillé l'intérêt des artistes autant pour étudier la transformation de la matière que les ombres et les lumières créées par le feu. François Bonhommé (1809-1881), véritable peintre de l'industrie, a représenté les forges de Fourchambault (1839-1840) ; quelques ouvriers figurent dans ses tableaux comme ce forgeron

24- Ce tableau est présenté au public lors de la seconde exposition des Impressionnistes en 1876 chez Durand-Ruel.

25- Stéphane Pioda, « Caillebotte, peintre méconnu de l'impressionnisme », *L'Œil*, juillet-août 2005, p. 60.

26- Emile Zola s'initie en effet à la photographie en 1888 et tire dans son laboratoire personnel plus de 7 000 plaques photographiques, activité tardive mais intense.

27- Gilles Candar, *Le Monde industriel au XIX^e siècle, représentations d'artistes*, Paris, Service culturel du Musée d'Orsay, 2002, p. 1.

au repos fumant la pipe²⁸. Mais qu'en est-il de la corporation qui nous intéresse ?

Dans l'imposant tableau *Le Pont de l'Europe* (Musée d'art moderne de Genève), peint par Gustave Caillebotte en 1876, les promeneurs semblent plus captivés par le spectacle de la locomotive à vapeur (le va-et-vient, les panaches de fumée...) que par le travail du minuscule cheminot, petite tâche sombre que le spectateur attentif peut discerner à droite du tableau. Dans les onze vues différentes des quais de la gare Saint-Lazare réalisées par Claude Monet, on ne distingue également que quelques silhouettes et c'est bien évidemment la modernité de cet espace ferroviaire qui domine et attire l'œil. Le chemin de fer n'a pas inspiré les artistes pour le travail qui s'y pratiquait mais davantage pour le cadre ou la majesté d'une machine impressionnante. Le foyer ardent de la locomotive à vapeur permet aussi d'intéressants effets de contrastes lumineux. On les retrouve dans le tableau de Michel Lamarche intitulé *Les Dévorants* (Cité du train, Mulhouse) et cette image assez stéréotypée est déclinée dans *L'Illustration* puis par de nombreux ouvrages de vulgarisation scientifique. Le cheminot n'est, semble-t-il, qu'un « rouage » de la fantastique locomotive à l'inverse de l'usine ou de la mine où le travailleur occupe une place plus importante.

Pendant la décennie 1880-1890, Madeleine Rebérioux a distingué trois images de l'ouvrier : celle du héros du travail, celle du martyr et celle de l'acteur social. Il apparaît bien difficile d'établir des distinctions aussi nettes en ce qui concerne les représentations de cheminots qui rejoignent tour à tour, selon la période considérée, la destination ou encore le commanditaire, les trois figures.

Aucun grand nom de la peinture ne reste donc associé à la représentation du cheminot contrairement au dessin revendicatif – figure attendue – qui mobilisait des artistes livrant leur vision de la société par la caricature. Peut-on, dès lors, dresser un portrait type du cheminot à partir des autres sources ?

28- Voir Marie-Laure Griffaton, *François Bonbommé, peintre, témoin de la vie industrielle au XIX^e siècle*, Metz, Éditions Serpenoise, 1996. Par ailleurs, un travail de repérage sur la base *Arcade* du ministère de la Culture prouve la récurrence dans les représentations du travail de ces cinq secteurs (en ordre décroissant) : agriculture, pêche, construction navale, métallurgie et, dans une moindre mesure, la mine.

Non pas un cheminot mais des cheminots

Un exemple de cheminot dans la caricature

On ne pourrait évoquer les débuts du chemin de fer sans faire référence à l'œuvre d'Honoré Daumier (1808-1879) qui dessine ses premières caricatures dans *Le Charivari*, journal dirigé contre Louis-Philippe. Il est rapidement obligé d'abandonner la satire politique – pour laquelle il est emprisonné pendant six mois – avec l'adoption des lois sur la censure en 1835. C'est alors qu'il se tourne vers la caricature de mœurs, domaine dans lequel il excelle. Sa série de gravures sur les chemins de fer a été rassemblée par J. Armingeat en un seul ouvrage sous le titre *Les Transports en commun*²⁹. Cette illustration (fig. 11) appartient à la série « Les chemins de fer » qui paraît dans *Le Charivari* le 30 mai 1843. Deux personnages dialoguent : un promeneur et un cantonnier garde-barrière reconnaissable à sa blouse et à son chapeau ; ce dernier est fier de sa trouvaille mais sa réflexion montre sa complète ignorance de la technique. Cette œuvre est postérieure d'un an à la loi du 11 juin 1842 qui établit les futures lignes partant de Paris, la fameuse « Étoile Legrand »³⁰. En 1843, trois lignes ont déjà été inaugurées à partir de la capitale : vers Saint-Germain (Le Pecq), Rouen et Orléans. Les voyageurs craignent d'emprunter le chemin de fer et appréhendent d'autant plus cette technique qu'elle est nouvelle et n'a pas encore « fait ses preuves ». Toute la méconnaissance du chemin de fer tient en cette réflexion de l'employé : « Ah ! Ben par exemple le convoi qui va venir peut se flatter de l'échapper d'une belle !... toute la boutique culbutait si je n'avais pas eu l'œil à la chose... Parbleu... une épingle dont la tête était justement posée sur le rail !... heureusement que je l'ai aperçue à temps !... » Cette réplique pourrait être celle d'un badaud ; l'effet comique vient en fait de ce que la phrase est prononcée par l'employé du chemin de fer, censé être au courant sinon des derniers perfectionnements, du moins du fonctionnement élémentaire de la traction. Le nouveau moyen de transport inquiète d'autant que cette planche est parue seulement un an après l'accident de Meudon, la première catastrophe ferroviaire survenue le 8 mai 1842 qui entraîna la mort de 57 voyageurs. Comme toute innovation technique, le nouveau mode de locomotion a suscité des craintes et le voyage en chemin de fer, jusque dans les années 1850, représentait pour certains une aventure. Contrairement à son habitude,

29- Honoré Daumier, *Les Transports en commun*, catalogue et notes de Jacqueline Armingeat, Paris, M. Trinckvel, 1992 (1^{re} éd., 1976), 130 p.

30- Du nom d'Alexis Legrand, sous-secrétaire d'État au ministère des Travaux publics de 1839 à 1847.

LES CHEMINS DE FER.

Chez Ponceur Éliot & du Croussant, 16.

Chez Robert, 17, de la Cour, 20.

Imp. d'Robert & C^{ie}.

- Ah! ben par exemple le convoi qui va venir peut se flatter de l'échapper d'une belle!... toute la boutique culbutait si je n'avais pas eu l'œil à la chose!...
- Quoi donc!... quoi donc!...
- Parbleu... une épingle dont la tête était justement posée sur le rail!... heureusement que je l'ai aperçue à temps!...

Honoré Daumier ne se moque pas ici du bourgeois, personnifié par le voyageur, mais ironise sur la naïveté de l'employé. Cette planche peu connue retient l'attention au-delà de sa qualité graphique car elle révèle la perception de l'innovation et constitue l'une des premières représentations iconographiques françaises d'un employé des chemins de fer sur son lieu de travail.

Le cheminot au travail

Un siècle plus tard, le chemin de fer est devenu le moyen de transport prépondérant. Après la Seconde Guerre mondiale, au moment de la reconstruction du pays, Ferdinand Dubreuil (1894-1972), membre de la corporation, s'est appliqué à dessiner les hommes au travail. Une étude qui montre une équipe de cheminots en train de serrer les boulons d'une éclisse sur des rails avec une clé (fig. 12) est extraite de son recueil intitulé *Les Hommes du rail*. Né à Doyet et fils de mineur, Ferdinand Dubreuil entre à la Compagnie du Paris-Orléans en 1910 comme dessinateur et travaille notamment pour la *Revue du PO-Midi* dans les années 1930. Il devient par la suite membre de la Société des artistes français. Nommé dessinateur à Montluçon après sa démobilisation en septembre 1919, il termine sa carrière à Tours en 1952 en tant qu'inspecteur et obtient la médaille d'or du cheminot. Ferdinand Dubreuil a joué un rôle local non négligeable en s'investissant dans la reconnaissance des victimes de la Grande Guerre et en créant en 1943 « le foyer du cheminot »³¹. S'adonnant librement à son art, il dessine de nombreuses vues du val de Loire et de sa région natale, le Bourbonnais, ainsi que des dessins sur la situation des soldats en 1914-1918³². Parmi ses nombreuses créations, deux albums qui se ressemblent dans leur conception et leur réalisation sont consacrés aux deux corporations qu'il connaissait le mieux : les mineurs et les cheminots. De sa vie professionnelle, il lègue ce remarquable ouvrage comprenant 31 gravures et dessins, tiré en 1946 à quelques exemplaires. L'artiste alterne avec bonheur les deux techniques de la gravure et du fusain comme sur cette planche au titre évocateur : *En avant la boiteuse !* (fig. 13). Il s'attache à représenter la tension du corps due à l'effort. Il décompose le geste des hommes de la voie. Ce travail d'équipe, pour lequel la solidarité est indispensable, s'effectue en deux temps bien distincts. Avec l'accroissement du poids des convois, les rails ont dû gagner en solidité et en résistance. Sur cette représentation, les hommes portent un rail de

31- Cet ensemble d'instances associatives a donné naissance à la bibliothèque du comité d'établissement SNCF de Tours.

32- Après un accident de voiture à l'hiver 1960, Ferdinand Dubreuil est hémiparétique ; il ne peut plus ni dessiner, ni parler.

12

Ferdinand Dubreuil, « Tirefonnage, ripage, éclissage », in *Les Hommes du rail*, Tours, Arrault, 1946.
FC du CCE-SNCF.

13

Ferdinand Dubreuil, « En avant à la boîteuse !!! » in *Les Hommes du rail*, Tours, Arrault, 1946.
FC du CCE-SNCF.

14

Ferdinand Dubreuil,
« Attelage des wagons, Agent
de train, Caleur à la butte »,
in *Les Hommes du rail*,
Tours, Arrault, 1946.
FC du CCE-SNCF.

15

Ferdinand Dubreuil, *Les
Hommes du rail*, Tours, Arrault,
1946, dédicace.
FC du CCE-SNCF.

À vous
cheminots, mes camarades,
dont l'inlassable et dur labeur
constitue nuit et jour,
d'intéressants battements de cœur à notre pays,
À vous,
qui toujours sur la bûche, ne vous refusez jamais
j'offre bien fraternellement ce miroir
de vos visages et de votre vie
F. Dubreuil
1946

"À vous
cheminots, mes camarades,
dont l'inlassable et dur labeur
constitue nuit et jour
l'indispensable battement du cœur de notre pays,
À vous,
qui toujours sur la bûche, ne vous refusez jamais
j'offre bien fraternellement ce miroir
de vos visages et de votre vie"

6 mètres qui pèse 30 kg par mètre courant. L'artiste insiste sur la force physique à la fois maîtrisée et contenue de ces hommes expérimentés. Ferdinand Dubreuil déploie un grand sens de l'observation et a le souci du moindre détail. Dans ce dessin en particulier (fig. 14), la position de l'agent qui accroche les wagons et celle du caleur à la butte sont parfaitement étudiées. Il a croqué sur le vif les cheminots occupés à leurs tâches quotidiennes, ces planches prennent en conséquence la valeur d'un reportage sur les différents métiers. La dédicace de l'auteur à ces « hommes du rail » constitue un véritable hommage à leur travail et à leur conscience professionnelle (fig. 15). En 1946, période de reconstruction du réseau, la SNCF invite chacun à se dépasser et à fournir des efforts supplémentaires.

La même année est lancé le Prix Schefer par l'UAICF. Créé à la mémoire du dessinateur-peintre Emile André Schefer, ce prix récompense tous les ans une œuvre à thème ferroviaire. Emile André Schefer (1896-1942), rapidement surnommé « le peintre des machines », s'intéresse au dessin dès le lycée ; il aime utiliser différentes techniques, aussi bien le crayon, le fusain, que l'encre de chine ou l'aquarelle et a beaucoup travaillé pour la presse corporative.

Lorsqu'on étudie le thème précis de chaque prix décerné, on découvre que le cheminot est rarement choisi comme sujet. Le cadre ferroviaire inspire naturellement les artistes. Ainsi, Lucien Joveneaux (1927-1997), entré comme apprenti-peintre aux Ateliers d'Hellemmes en 1942 et lauréat de deux prix Schefer, réalise des cartes postales, des affiches et des aquarelles remarquables sur le matériel (notamment pour le TGV Atlantique)³³.

Toutefois, entre 1955 et 1970, des dessinateurs ou des peintres, issus le plus souvent du milieu ferroviaire, ont produit plusieurs toiles mettant les hommes en scène. Ainsi, Ferdinand Dubreuil est récompensé dès 1947 pour *Les Hommes du rail*, Michel Lamarche pour *Les Dévorants* en 1951 ou Pierre Bertin pour *Les Graisseurs d'aiguille* (fig. 16), tableau primé en 1969, ou plus récemment Jean-Jacques Gondo (entré à la SNCF en 1972) qui reçoit le prix Schefer en 2000 pour sa peinture à l'aérographe intitulée *La SNCF de demain* (fig. 17). Une place particulière revient à Albert Brenet (1903-2005), peintre figuratif qui a été peintre officiel de la Marine à partir de 1936. Fortement impressionné par les chemins de fer, il devient un précieux témoin visuel de l'univers ferroviaire.

33- Voir la biographie de cet artiste dans « Les rencontres de la RGCF : Lucien Joveneaux, peintre du chemin de fer », in Sylvain Zalkind (dir.), « Art et chemin de fer », *Revue générale des chemins de fer*, n° spécial, 1994, n° 11-12, Paris, Dunod, 1994, p. 125-126.

16

Pierre Bertin, *Les Graisseurs d'aiguille*, 1962. Cl. Louis Pilloux
© Archives La Vie du rail.

17

Jean-Jacques Gondo, *La SNCF de demain*, 2000.
Coll. Jean-Jacques Gondo.

La SNCF lui commande de nombreuses affiches publicitaires ou d'autres travaux spécifiques comme ce diplôme remis au cheminot (fig. 18). Ses œuvres les plus significatives dans le domaine ferroviaire sont conservées par la Cité du train à Mulhouse³⁴.

Le cheminot : une figure multiple

La grande diversité des sources iconographiques ne permet pas finalement de dresser un portrait-type du cheminot.

À partir du milieu du Second Empire, le train entre progressivement dans les mœurs des Français et touche une plus grande partie de la population. Il devient, à la ville comme dans les villages, une réalité quotidienne surtout avec les effets du plan Freycinet de 1879. Le cheminot fait en quelque sorte « partie du décor ». C'est l'employé peu zélé auquel s'adresse Monsieur Fenouillard, « un employé fort occupé à ne rien faire » déclare-t-il³⁵, ou le mécanicien Lerouge et le chauffeur Lenoir qui refusent de conduire le train qui emmène Bécassine à Paris³⁶. Les caricatures humoristiques de cette fin du XIX^e siècle insistent sur la désinvolture des agents, caractère que partage aussi le personnel des ministères. C'est en vain que Monsieur Fenouillard recherche des renseignements, il se heurte au « laconisme poli qui caractérise les employés de chemin de fer »³⁷.

On connaît le rôle de l'image d'Épinal dans la diffusion du savoir. La planche n° 294 qui a pour thème *Les Chemins de fer* (fig. 19) démontre en quelques scènes l'organisation du système ferroviaire. De pittoresques vignettes montrent un train de voyageurs, un train de marchandises, la clientèle et les principaux métiers à travers ceux qui les exercent : le chef de gare, le porteur, le garde-frein, l'employé au guichet et le cantonnier.

Plus d'un siècle plus tard, en 1963 (fig. 20), on observe naturellement dans cet ouvrage destiné aux enfants une plus grande diversité des métiers du rail. Les occupations sont très variées et cinq métiers dépendent du secteur tertiaire, le seul métier occupé par une femme n'est plus celui de garde-barrière mais celui d'hôtesse.

34- La contribution d'Albert Brenet à la peinture ferroviaire a récemment été étudiée par Jean-Marc Combe, conservateur de la Cité du train de Mulhouse dans un chapitre intitulé « Peintre des chemins de fer », in Thierry Favre, *Albert Brenet. Une vie, une œuvre*, Paris, Gallimard, 2003, p. 103-121.

35- Christophe, *La Famille Fenouillard*, Paris, Armand Colin, 1990. Reproduction de l'édition originale de 1893.

36- *Les Cent Métiers de Bécassine*, Paris, Gauthier-Languereau, 1920, p. 9-11.

37- Christophe, *op. cit.*, n. p.

18

19

20

Sur le long terme, on assiste à une extrême spécialisation des tâches en même temps qu'à une « dilution » de la spécificité cheminote. Dans la conclusion de son ouvrage, Ariane Verderosa explique que le changement est inhérent au chemin de fer et constate qu'« il s'opère aussi à petits pas [...] la SNCF de 2004 n'est déjà plus la SNCF de 1994 ou de 1964 [...] le corps cheminot est moins *à part*, plus en phase avec les aspirations de la société »³⁸. Ainsi, lors de la grève de 1995, Jacques Faizant fait défiler côte à côte un employé de la RATP et un employé de la SNCF (fig. 21). Aucun signe ne permet de les différencier à première vue à part leur pancarte : le cheminot est un employé comme un autre. L'image que l'on observe furtivement peut s'inscrire fermement dans notre mémoire, ainsi Christian Delporte considère que « le dessin de presse se fixe plus profondément et durablement dans l'inconscient individuel et collectif qu'un article vite oublié »³⁹.

Si le portrait du cheminot est difficile à cerner, trois personnages apparaissent néanmoins de manière récurrente : le chef de gare, le contrôleur et le mécanicien. On peut donner deux explications à cette observation. Les deux premiers cheminots sont constamment en contact avec la clientèle, ils sont bien connus et reconnus. Ils font partie de l'univers quotidien du voyageur. Quant au troisième, le mécanicien, il fascine parce qu'il est capable de maîtriser la machine et de conduire un convoi. Cette tâche noble qui confère l'appellation de « seigneur du rail » est considérée par le voyageur comme une prouesse et requiert un savoir-faire professionnel reconnu. Le couple indissociable chauffeur-mécanicien est l'image de fortes valeurs morales dont le courage n'est pas la moindre. Mais la garde-barrière, sans cesse aux aguets, peut aussi agir avec bravoure, elle devient alors une véritable héroïne. Comme le montre *Le Petit Journal* du 14 février 1909, avec ce titre accrocheur : *Une garde-barrière victime de son dévouement* (fig. 22), le dessinateur amplifie le caractère spectaculaire de l'événement en choisissant de représenter l'instant précis du drame. Il magnifie ainsi l'acte héroïque de la jeune femme. L'illustrateur est suffisamment habile pour ménager un effet mélodramatique presque morbide. La garde-barrière, à l'instar du mécanicien et de l'aiguilleur, exécute des tâches à forte responsabilité. Elle reste une silhouette familière des campagnes comme le chef de gare, figure avenante que l'on retrouve fréquemment dans les livres destinés à la jeunesse. Les enfants font sa connaissance et sa rencontre constitue un prélude aux vacances. Il est toujours perçu comme un homme sympathique qui rassure et informe.

38- Ariane Verderosa, *Trains de vie : enquête sur la SNCF aujourd'hui*, Paris, Autrement, 2004, p. 325.

39- Christian Delporte, *Les Crayons de la propagande*, Paris, CNRS Éditions, 1993, p. 8.

21

Jacques Faizant, dessin paru dans *Le Figaro* du 29 novembre 1995, reproduit avec autorisation.

22

« Une garde-barrière victime de son dévouement », *Le Petit Journal*, 14 février 1909. FC du CCE-SNCF.

23

Illustration d'Alfred Latour, « La garde-barrière », in Pierre Hamp, *Le Rail*, Paris, Kieffer, 1926.

24

Georges Scott, *Le Mécanicien et le chauffeur sur la machine en marche*, dessin paru dans *L'Illustration* du 17 décembre 1898. © *L'Illustration*.

Pierre Bourillon, *alias* Pierre Hamp, qui a travaillé au triage de Boulogne puis à Hirson, explique avec précision dans *Le Rail*⁴⁰ les tâches incombant aux différents métiers. La garde-barrière telle que la dépeint le graveur Alfred Latour (1888-1964) (fig. 23) doit assurer un travail ingrat en plus de ses tâches ménagères :

« Les filles de fabrique gagnent cinquante sous et elles n'ont pas de responsabilité comme moi. Si un train accroche une voiture, on me mène en prison⁴¹. »

L'aiguilleur donne, quant à lui, l'image d'un humble personnage :

« Journellement, il tient notre existence entre ses mains ; un moment d'oubli, une minute d'inattention, et il est la cause de catastrophes épouvantables. Pour un modeste salaire (3 fr. à 3 fr.75 par jour), il passe des heures dans sa petite baraque, les yeux fixés sur ses tableaux de la marche des trains, sur ses cadrans indicateurs ; puis la main aux leviers de signaux, d'aiguilles... Il s'agit de ne pas se tromper, de ne pas confondre, de ne pas perdre la tête, car le train est là qui arrive avec une confiance absolue et lui obéit aveuglément⁴². »

Mais de tous, c'est le mécanicien qu'on admirait le plus :

« Sur la machine, en habits de travail, tous les mécaniciens se ressemblent. Entre eux pas de différence de mise appréciable, si ce n'est que les jeunes semblent dédaigner les lunettes grillagées, à verres carrés, et les cache-nez tricotés dont s'affublent les vieux. Cependant, lorsqu'ils sortent du dépôt, après avoir [*sic*] passé par la baignoire et le vestiaire, ceux-ci sont vêtus de velours à côte, ceux-là se montrent en coquette tenue bourgeoise. Il faut distinguer en effet les mécaniciens de carrière et les mécaniciens d'occasion... Le mécanicien et son chauffeur, sur la locomotive qui vous entraîne, font leur dure besogne. Le premier, placé à droite, dirige la marche, ralentit, accélère, obéit aux signaux, règle l'admission de la vapeur aux cylindres, accomplit sans cesser de guetter l'imprévu, tout ce qui est prévu. Le second alimente de charbon le foyer et d'eau la chaudière... Le métier de chauffeur n'est certes pas une sinécure⁴³. » (Fig. 24).

40- Pierre Hamp, *Le Rail*, Paris, Kieffer, 1926. Illustrations d'Alfred Latour, ornements sur vélin teinté.

41- *Ibid.*, p. 73.

42- *L'Illustration*, 4 juillet 1891.

43- *Le Chemin de fer pittoresque*, 17 décembre 1898.

Certains métiers sont facilement identifiables, d'autres beaucoup moins. En 1921, le journal *L'Apprenti PO* propose ainsi à ses lecteurs un exercice ludique de reconnaissance mais, s'il ne s'adressait pas à des apprentis, à des hommes se formant au métier, ce jeu paraîtrait extrêmement complexe à d'autres lecteurs (fig. 25).

La documentation rassemblée peut tenir lieu de reportages sur les métiers. On y apprend comment travaillaient les aiguilleurs ou les hommes de la voie. On y découvre les gestes techniques qui, pour la plupart, ont disparu comme celui de visiteur (fig. 26), reproduit au fusain par Emile-André Schefer. Un grand nombre de tâches sont désormais mécanisées et les dessins de Ferdinand Dubreuil, d'Albert Brenet, d'Emile-André Schefer sont, à cet égard, d'un apport documentaire indéniable et irremplaçable sur le travail des coltineurs ou celui des aiguilleurs.

L'observateur attentif peut ainsi noter l'évolution du type de travail mais aussi les changements de costume des débuts du chemin de fer à nos jours.

On ne pourrait terminer cette étude sans évoquer l'image du cheminot résistant. L'affiche du célèbre film de René Clément *Bataille du rail* met en scène le héros (fig. 27). Cette figure qui occupe plus de la moitié du support sort de la locomotive, c'est celle du courage et de la résistance opposée à l'ennemi, le regard perçant scrute la voie et semble incarner toute l'action de Résistance-Fer⁴⁴.

En 1994, Jacques Monory réalise une peinture monochrome à la gloire des travailleurs du rail qu'il intitule *De la résistance à la reconstruction, hommage aux cheminots* (Cité du train, Mulhouse) (fig. 28). Toujours dans le cadre d'événements commémoratifs, on pourrait citer la médaille frappée en août 1984 par la fédération CGT pour le 40^e anniversaire de la grève insurrectionnelle : on discerne à droite le visage de Pierre Semard et, au centre, quatre hommes, peut-être des gens de la voie, occupés à un sabotage.

44- Sur la réception de ce film en 1946 et l'image qu'il a pu véhiculer voir l'ouvrage de Michel Ionascu, *Cheminots et cinéma : la représentation d'un groupe social dans le cinéma et l'audiovisuel français*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 55-60 ainsi que l'article de Christian Chevandier, « Les cheminots, la SNCF et la Seconde Guerre mondiale, 1945-2000 », in AHICF, *Une entreprise publique dans la guerre : la SNCF, 1939-1945*, Paris, PUF, 2001, p. 306-307 et le débat qui suivit son intervention lors de ce VIII^e colloque de l'AHICF des 21 et 22 juin 2000, p. 339-340.

CONCOURS DE L'A.P.O. : LES TÊTES DE ZEF (3^e série)

CONCOURS DE L'A.P.O. : LES TÊTES DE ZEF (4^e série)

Voici la dernière série de notre concours :
Nous en rappelons rapidement ici les conditions que nous avons insérées à la page 15 du n° 12 de février.
A la fin du mois de mai, et au plus tard le 15 juin, les concurrents devront nous envoyer leurs réponses (Bureau de L'Apprenti P.O., 41, boulevard de la Gare, Paris, 137).
Cette réponse sera libellée de la façon suivante : sur une feuille établir la liste des douze numéros et en face de chaque numéro inscrire la fonction qu'on croit convenir à la silhouette représentée dans l'Apprenti P.O. sous ce numéro.
Exemple : N° 1 : Chef de gare, N° 2 : Mécanicien, N° 3 : Employé de bureau, etc., etc.
Au bas de la liste, ajouter le nombre des concurrents abonnés qui auront pris part à ce concours. (Cette der-

nière clause est destinée à répartir les ex-æquo possibles).
On se basera sur le chiffre de 1.000 abonnés pour donner le nombre des concurrents.
Chaque concurrent signera sa réponse libellément en donnant l'établissement auquel il appartient et la date à laquelle sa réponse a été envoyée.
Toute réponse ne contenant pas ces indications sera annulée.
Seuls les apprentis et ouvriers mineurs de la traction et les stagiaires des différents services pourront prendre part à ces concours, à la condition qu'ils soient abonnés.
Nous rappelons également aux concurrents que le 1^{er} prix consiste en :
UNE BICYCLETTE LOUIS CLEMENT.
40 autres prix seront distribués aux gagnants qui suivront.

25

Dessins des n°12,13, 14 et 15 de février, mars, avril et mai 1921 de *L'Apprenti PO*, FC du CCE-SNCF.

26

Emile-André Schefer,
Le Visiteur, fusain,
s.d. © Archives La Vie
du rail.

27

La Bataille du rail, affiche, 1945.
© Archives La Vie du rail.

28

Jacques Monory, *De la résistance à la reconstruction, hommage aux cheminots*, 1994. © Cité du train, Mulhouse.

En étendant notre étude au-delà des arts graphiques, on retrouve à l'évidence le thème ferroviaire sur de nombreux objets du XIX^e siècle et, dans une moindre mesure, du XX^e siècle sur des supports aussi divers que des assiettes⁴⁵, des tissus⁴⁶, quelques sculptures et des médailles émises lors d'inaugurations ou de diverses commémorations⁴⁷. Une cinquantaine de gouaches, toiles et dessins sont conservés par la Cité du train à Mulhouse, ainsi que de nombreux objets. Marie-Laure Griffaton et Jean-Marc Combe en ont dressé le panorama dans un article stimulant paru en 1994⁴⁸. On peut remarquer la place relativement discrète qu'occupe la représentation des travailleurs du rail.

À l'étranger, le milieu ferroviaire est un thème qu'adule Paul Delvaux (Belgique) pour son cadre et les rêveries qu'il engendre. Si Hermann Pleuer (Allemagne) et Terence Cuneo (Grande-Bretagne) ont parfois représenté des scènes de travail, ils s'intéressent surtout à la réalité de la machine. Le peintre anglais s'applique à « donner des machines et du monde du rail l'image la plus vivante, la plus juste, la plus exacte »⁴⁹.

Mais, au-delà de cette valeur documentaire intrinsèque, on ne peut rester insensible à l'esthétisme de ces images variées. Même si la perception de l'artiste se rapproche le plus possible de la réalité, sa propre vision intervient forcément, il interprète le réel, le recompose. Le regard de l'artiste, en effet, est rarement neutre, nous l'avons constaté avec Honoré Daumier et Jules Grandjouan. Ferdinand Dubreuil aussi, à sa manière, en détaillant les gestes effectués, n'insiste-t-il pas sur la pénibilité du travail ?

45- Voir sur ce point l'article de Gabrielle Cadier, « Le chemin de fer, thème de décoration : les assiettes à décor ferroviaire de Gien, Creil-Montereau et Choisy-le-Roi » in Sylvain Zalkind (dir.), *op. cit.*, p. 69-73.

46- Marie-Laure Griffaton, « Quand le chemin de fer fascinait les créateurs de tissus et papiers peints », *ibid.*, p. 75-82.

47- Jean-Claude Huckendubler, « Les médailles ferroviaires », in Karen Bowie (dir.), *op. cit.*, p. 120-130.

48- Marie-Laure Griffaton et Jean-Marc Combe, « La réalité ferroviaire et ses interprétations artistiques vues à travers les collections du musée français du chemin de fer », *ibid.*, p. 131-140.

49- Bernard Porcher, « Les peintres du chemin de fer » in Sylvain Zalkind (dir.), *op. cit.*, p. 65. Sur Terence Cuneo, voir aussi : C. Hamilton Ellis, *Railway Art*, London, Ash & Grant, 1977.

Regard objectif ou interprétation artistique ? La nuance est infime et presque insaisissable. Restent l'interprétation de l'artiste mais aussi la perception du spectateur que certains sujets n'émeuvent pas ; l'appréciation reste alors, en dehors des phénomènes de mode, tout à fait personnelle.

La figuration du monde cheminot demeure en définitive assez marginale, la machine fascine et la gare, espace du voyage et lieu d'évasion, restera toujours porteuse de rêves... mais en subtils observateurs d'un monde en mouvement, quelques artistes, peu connus, ont su, avec finesse, nous léguer leurs créations, leurs visions d'artistes, leurs représentations du réel.