L'image du cheminot dans la photographie, du père Henry à Salgado. Le cheminot, hors champ ?

The railwaymen's photographic image from 'Father Henry' to Salgado

Jehan-Hubert Lavie

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/87>

DOI : 10.4000/rhcf.87

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2007

Pagination : 47-59

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Jehan-Hubert Lavie, « L'image du cheminot dans la photographie, du père Henry à Salgado. Le cheminot, hors champ ? », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/87> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.87>

L'image du cheminot dans la photographie, du père Henry à Salgado. Le cheminot, hors champ ?

Jehan-Hubert Lavie

Rédacteur en chef de la revue *Correspondances ferroviaires*

Le cheminot d'abord présent sur les photos officielles

Si l'on fixe des trains sur la pellicule dès les origines de la photographie, les clichés de cheminots sont rares, d'autant plus que les prises de vues dans les enceintes ferroviaires sont interdites. Il existe néanmoins des vues officielles, présentant le personnel des gares. L'expression « prendre la pose » doit être comprise ici au sens strict puisque les clichés sont réalisés avec des chambres en bois, le photographe se tenant sous un drap noir et travaillant à des vitesses d'obturation extrêmement lentes. Il s'agit de vues purement documentaires, réalisées à la gloire des compagnies.

Le père Henry, Pol Gillet, Lucien-Maurice Vilain : des cheminots passionnés de vapeur et amoureux de leurs compagnies

À côté des vues officielles, quelques amateurs réalisent des prises de vues, tel le « Père Henry », un cheminot du service Exploitation de la Compagnie de l'Est, amoureux passionné des trains du réseau qui l'emploie. Sa production photographique a fait l'objet de l'édition d'un excellent ouvrage chez La Vie du rail. Réalisées fréquemment dans des petites gares du réseau de l'Est, les photos d'Albert Henry sont mises en scène et posées (il utilise lui aussi une lourde et encombrante chambre en bois au format 13 x 18).

Les deux premiers clichés reprennent la tradition des photographies "officielles" puisque l'auteur figure lui-même en uniforme parmi ses collègues de la gare de Troyes en 1898 (fig.1).

Sur le second, réalisé à la belle saison (les pantalons de coutil blanc sont ceux de l'uniforme d'été !), facteur enregistrant, entouré des facteurs aux écritures, prennent la pose devant leur bureau Petite vitesse (fig. 2).

1

Personnel de la gare de Troyes en 1898. A. Henry est assis à gauche.
Cl. Albert Henry
© Archives La Vie du rail.

2

Cheminots à la gare de Mussy-sur-Seine en 1896. Cl. Albert Henry
© Archives La Vie du rail.

Ce cliché est sans doute la photo la plus connue du « Père Henry », la plus étrange aussi, montrant une sorte de « déjeuner sur l'herbe ferroviaire » dont plusieurs aspects (trains figés, gestes guindés des personnages) font penser à certains tableaux de Paul Delvaux (fig. 3). Connaissant la soumission absolue du « Père Henry » aux règlements, j'ai toujours été surpris qu'il ait mis en scène ses personnages au milieu d'une voie, dans une situation en infraction flagrante au règlement P9 régissant la sécurité du personnel. Réalisée à Hymont-Mattaincourt en juillet 1892, elle montre l'équipe de conduite et le chef de train (fumant le cigare) d'un train de desserte au cours d'une coupure. Il faut noter que, chez Henry, le voyageur est toujours absent. La raison d'être du chemin de fer, qui est de transporter les personnes et les biens, était hors du champ conceptuel de ce « cheminot absolu ». Chef de service dans une petite gare de l'Est, l'unique faute professionnelle de sa carrière fut un jour d'oublier, au passage d'un train, les voyageurs enfermés à clé dans la salle d'attente. Mais, pour le « Père Henry », le train était arrivé à l'heure exacte et était reparti à l'heure exacte ; tout s'était donc bien passé, l'oubli des voyageurs n'étant qu'un élément accessoire... Mais bien qu'il soit un vaporiste inconditionnel, quelques photos du « Père Henry » ignorent pourtant les machines et leurs servants pour se tourner vers le personnel des gares : ces deux aiguilleurs travaillant dans un poste ressemblent à certains de ses clichés (fig. 4).

Aucune analyse politique chez ces photographes « vaporistes » de la première époque qui ne cherchent pas à montrer la peine des hommes, mais bien au contraire à mettre en valeur l'honneur fait aux cheminots quand ils servent la traction vapeur et le système ferroviaire de leurs compagnies. Cette vue a été prise en 1886 avec la locomotive de type 120 n° 361 (fig. 5).

Après A. Henry, Pol Gillet (fig. 6) et Lucien-Maurice Vilain (fig. 7) ont continué la tradition "vaporiste", ce dernier excellent dans les vues de trains en marche dans des paysages qui mettent en valeur la ligne et ses ouvrages d'art.

Les commandes officielles des réseaux aux agences photographiques et aux grands photographes

Jusqu'aux années 1950 les photos instantanées de cheminots au travail sont rarissimes, si l'on excepte la scène classique du mécanicien et son chauffeur regardant par les ouvertures latérales de l'abri de leur locomotive à vapeur. Toutefois, les compagnies commandent parfois un reportage photographique permettant de montrer au public les différentes tâches des cheminots de tous grades et de tous services.

3

Locomotive 030, Est, *La Bessarabie*, juillet 1892. Cl. Albert Henry © Archives La Vie du rail.

4

Aiguilleurs, Est. Cl. d.r., sans date © Archives La Vie du rail.

5

Locomotive 120 361
à Pouxoux en 1886.
Cl. Albert Henry
© Archives La Vie
du rail.

6

Réseau de l'Est. Locomotive 140TP USA
à Saint-Dizier en 1924.
Cl. Gillet © Archives La Vie du Rail.

7

Locomotives
Nantaises.
Cl. L.-M. Vilain
© Archives
La Vie du rail.

Recherchant la qualité, pour illustrer son *Bulletin* le PLM fait appel à la fameuse agence photographique internationale Keystone dont l'un des opérateurs réalise un reportage très complet, des différents bureaux de la gare de Paris-Lyon au dépôt de Villeneuve-Saint-Georges. Plusieurs séquences de reportage ont lieu, la première semble remonter à 1934 et la dernière, comprenant les vues que je vous propose, a été faite en 1938 – alors que le PLM vient de devenir la région sud-est de la SNCF. Les photos sont réalisées à la chambre, sur plaques de verre. L'opérateur travaillant à des vitesses d'obturation lentes, toutes ces vues sont « mises en scène ». D'autres photographes seront mis à contribution.

On retrouve ces attitudes « posées » en gare de Paris-Lyon, à l'occasion de la mise en service du nouveau train caréné entre la capitale de la France et la capitale des Gaules (fig. 8).

Le 13 février 1931, aux termes d'un accord conclu entre Raoul Dautry, directeur du Réseau de l'État, et Jacques Lagrange, directeur des Éditions des Horizons de France, commence un important reportage photographique réalisé par François Kollar, jeune photographe de 26 ans, fils d'un chef de gare slovaque et qui avait eu l'occasion d'exercer le métier de cheminot dans son pays avant de devenir, en France, un photographe réputé et à la mode. En fait, ce reportage sur le Réseau de l'État est la partie ferroviaire d'une longue enquête intitulée « La France travaille » et qui comprend d'autres volumes consacrés aux mineurs, aux gens de mer, aux métiers du fer, etc. Le fascicule *Le Rail* est donc réalisé par Kollar – qui utilise une chambre 13 x 18, une chambre 10 x 15 et un 6 x 6 bi-objectifs – pour l'illustration et par Pierre Hamp pour le texte. Autodidacte, Hamp avait été cheminot au Réseau du Nord, sous-chef de gare de Calais maritime, avant de devenir inspecteur du travail et avait toujours rêvé d'écrire sur le monde du labeur. Beaucoup plus tard, en 1986, les Éditions La Vie du rail ont publié un ouvrage intitulé *Les Hommes de l'État* qui présente le travail photographique de Kollar.

Faute de pouvoir reproduire ici ces clichés très célèbres, nous illustrons sa démarche par des photographies ultérieures qui démontrent leur influence. Comme il est d'usage dans ces reportages de commande, les prises de vues ne concernent pas que la traction mais l'ensemble des services et fonctions du chemin de fer. Nous avons déjà noté cette particularité chez Keystone et nous la retrouvons chez Kollar. Ainsi le porteur, autrefois présent sur tous les quais des grandes gares, où il était l'intermédiaire obligé entre le taxi et le filet à bagages du compartiment du voyageur. Il est vu ici par Félix Fenino vers 1945 à Paris-gare de Lyon, devant la voiture Pullman 4164 de la CIWL en robe ivoire et bleu de Savoie (fig. 9). Il faut se rappeler que, à la SNCF,

8 Train aérodynamique en gare de Lyon, PLM, 1937.
Cl. d.r. © Archives La Vie du rail.

9 Porteur. Cl. F. Fenino vers 1945 © Archives La Vie du rail.

le porteur n'est pas un cheminot mais l'employé d'une entreprise privée comme par exemple l'Omnium de manutention à Montparnasse.

Voici une photo parfaitement réaliste : « Appuie un peu ! » a sans doute crié l'homme d'équipe au mécano de cette locomotive, car l'appui des tampons facilite sa tâche : placer la manille, lourde, froide, graisseuse et sale de l'attelage à vis qu'il tient en mains dans le crochet du tender (fig. 10). À l'époque (début des années 1960), il ne porte ni gants, ni casque (ni casque anti-bruit pour le raccordement des demi-accouplements de frein). Pour un jeune cheminot, je peux vous dire qu'attendre la machine entre les deux tampons de tête de la rame pour un premier attelage est une épreuve fort impressionnante. Conformément aux idées de Dautry, Kollar fait ressortir dans ses photographies la modernité du réseau partout où c'est possible : machines modernes, beaucoup de locotracteurs, outils facilitant le travail des agents de la voie, etc. Mais Kollar, peut-être sur les conseils de Hamp, a photographié vraiment tous les postes de travail. Bien sûr, loin de l'objectivité journalistique ou du message militant, il nous montre le réseau de l'État et ses cheminots conformes à la vision que souhaite en donner Raoul Dautry, reportage de commande oblige. Mais l'aspect social est bien présent aussi dans cette vision de Dautry. Repas au corps de garde pour cette équipe de conduite du Sud-Est (fig. 11) : dans le cliché de Kollar pris sur le réseau ouest on voit que la gamelle a été réchauffée sur un réchaud à alcool et le vin de table est bu dans des bols selon une tradition alors encore en vigueur dans les populations rurales de l'Ouest (héritage de la bolée de cidre, la consommation du vin s'est développée dans les campagnes de l'Ouest surtout après la Première Guerre mondiale). Enfin, céléberrime photo que celle du poseur de rail de Kollar ! Un agrandissement géant de 5 m de haut en a été présenté en 1939 à l'Exposition universelle de New York. Il représente bien le courant artistique glorifiant le travail manuel et la puissance industrielle. C'est à partir de cette photo que Kollar réalisera, après d'importantes retouches, le « sidérurgiste » de la Sarre. À l'époque, la pratique de la retouche pour modifier ou mettre à jour un cliché est très courante.

Kollar n'oublie donc pas les agents du service Voie et Bâtiments – très rarement photographiés surtout à l'époque – lui qui a été cheminot au service de la Voie des Chemins de fer tchécoslovaques où il avait un emploi de bureau au district de Nove Zamky.

Le cliché présenté ici fait partie d'une série réalisée pour fixer les bons gestes à adopter pour porter un rail : elle met l'accent sur l'équipe et le travail collectif (fig. 12).

10

Triage de Chalons sur
Marne, juillet 1963.
Cl. O.Perrelle,
© Archives La Vie du rail.

11

Au réfectoire de Lyon
Mouche, juillet 1951.
Cl. Blanc © Archives
La Vie du rail.

12

Étude de mouvement du
porter "à la boîteuse",
23 septembre 1947.
Cl. C. Dubruille,
© Archives La Vie du rail.

Kollar a traité d'autres sujets originaux : alors que les ateliers des dépôts de locomotives reçoivent des photographes, ceux-ci ignorent les ateliers d'entretien « Voitures » et « Wagons ». Lui a photographié une intervention à Sotteville-Buddicom, sur une voiture d'express État type A7 à caisse en bois tôle. Notez que dans les ateliers « voitures », les travaux de garnissages et d'aménagement des compartiments font souvent appel à un personnel féminin. Cette photographie très rare est antérieure au travail de Kollar : elle représente le personnel féminin d'un atelier d'entretien du PLM pendant la Première Guerre mondiale (fig. 13). Ici, les femmes remplacent les hommes mobilisés. Leur travail consiste à fabriquer des armes, qui sont probablement les bombes de tranchée fabriquées par le PLM à côté des obus de 75 et de 155 : elles découperaient alors le support des ailettes. Ce cliché, une plaque de verre autrefois conservée dans la photothèque de la région sud-est de la SNCF, appartient en effet à une série de photos où l'on retrouve les mêmes personnes, dont certaines ont été publiées dans l'Agenda PLM pour l'année 1917, au chapitre « les ateliers PLM pendant la guerre », p. 17 à 22. L'interprétation avancée par le catalogue de l'exposition *En train* (palais de Tokyo, 1992), qui y voyait le soudage de tubes à fumées de chaudières, est erronée dans le contexte de la guerre.

Le Réseau de l'État a multiplié les équipements sociaux : stades, centre sportifs, écoles ménagères, écoles de couture, jardins d'enfants, etc. Bon nombre de jardins d'enfants, construits par l'État à la fin des années 1930, présentent une unité architecturale qui les fait ressembler un peu à un poste d'aiguillage, avec une grande baie vitrée frontale. Toutes les compagnies ont été concernées par ce mouvement. Ici, nous voyons à Tolbiac le jardin d'enfants de la Compagnie du Paris-Orléans en 1925, qui avait confié ses œuvres sociales à l'ordre des Filles de la charité (fig. 14).

Les cheminots dans les pages de *La Vie du rail*

Pour voir des photos de cheminots dans la presse ferroviaire d'autrefois, rien ne vaut *La Vie du rail* : « Mesdames, Messieurs, veuillez présenter vos titres de transport, s'il vous plaît. » Voici des contrôleurs de route au travail (fig. 15). On y trouve aussi – « Atmosphère, atmosphère ! » – ces photos de dessertes omnibus qu'on aimait tant voir dans les vieux numéros du magazine. Ici, le chef de train (ou le contrôleur ?) décharge une mobylette Motobécane du compartiment fourgon d'un autorail *Picasso* en gare de Nice (fig. 16).

13

Femmes au travail sur le PLM pendant la Première Guerre mondiale.
© Archives La Vie du rail.

14

Jardin d'enfants de la sœur Recamier, juin 1925.
Cl. d.r.
© Archives La Vie du rail.

15

Contrôle dans une rame RGP en 1957. Cl. Bernier
© Archives La Vie du rail.

16

Agent de train débarquant un
vélomoteur d'un autorail
Picasso en gare de Nice, 1956.
Cl. François
© Archives La Vie du rail.

17

Reconnaissance des colis en gare
d'Auray, 1962. Cl. Perrelle
© Archives La Vie du rail.

18

Camp de vacances à
Meillerie, juillet 1957.
Cl. Seckler © Archives La
Vie du rail.

Dans une autre station, il faut une remorque dite « Marie » pour venir à bout du chargement de colis arrivés par le train de « détail ». Deux employés se livrent au travail de « reconnaissance » en gare d'Auray (fig. 17).

Terminons par cette corvée de « pluches » infligée à des apprentis en camp de vacances. En raison de leur rôle social, les écoles d'apprentissage ont fait l'objet de nombreux reportages photographiques (fig. 18).

Photographie militante : quand Salgado photographie la SNCF d'aujourd'hui

J'ai recherché des vues d'origine syndicale. Certaines, parues dans des biographies récentes, étaient de trop petit format pour une reproduction. Quand on reprend le célèbre numéro annuel « Spécial impôts » de *La Voix ouvrière*, éditée par la CGT, les rares cheminots que l'on y voit n'offrent pas une apparence spécifique à leur métier. Ce sont des travailleurs, parmi d'autres travailleurs. Sauf pour un journaliste de la presse générale, il n'est pas facile de photographier des cheminots dans le cadre de leurs luttes professionnelles. Participant aux manifestations cheminotes des années 1970, je me souviens de l'envie que j'avais eue d'y emporter mon Lubitel ou mes Praktika, mais je n'ai jamais osé le faire.

Heureusement, il y a Salgado ! Photographe mondialement connu et économiste de formation, Sebastao Salgado, célèbre pour ses vues de paysans et de travailleurs du tiers-monde, a néanmoins photographié la SNCF, sans doute en raison de la célébrité des chemins de fer français sur la planète. Les photos de Salgado sont en noir et blanc ; il les réalise d'abord en 24 x 36 puis au format 4,5 x 6 avec des boîtiers Pentax sur film Kodak Tri-X. Salgado pratique la photographie « pour témoigner » et ses vues délivrent un message politique évident. Dans *La Main de l'homme*, le commentaire qu'il donne à ses photos de la SNCF est extrêmement élogieux. Toutefois, il note une « déshumanisation du métier de cheminot en France » et signale la réduction drastique des effectifs des cheminots. Pour mieux convaincre le lecteur, il écrit que la conduite du TGV est automatique et que le conducteur n'est là que pour surveiller l'engin. C'est faux, bien entendu, mais très significatif des chimères que notre TGV suscite dans le monde en passant pour plus moderne encore qu'il ne l'est.