

Mineurs, cheminots, essai d'interrogations comparatives

Miners and railwaymen, a tentative comparative research

Olivier Kourchid



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/152>

DOI : 10.4000/rhcf.152

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2007

Pagination : 220-276

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Olivier Kourchid, « Mineurs, cheminots, essai d'interrogations comparatives », *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/152> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.152>

REMERCIEMENTS

Nous ne prétendons pas ici explorer exhaustivement l'immensité des points de comparaison possibles entre mineurs et cheminots, mines et chemins de fer. Notre milieu d'origine et les recherches faites par la suite nous ont d'abord orienté vers le monde des mineurs, avant celui des cheminots. Ce texte doit donc beaucoup aux documents et aux informations que nous avons pu recueillir auprès des professionnels, mineurs et cheminots, et avec des spécialistes, au cours de nombreuses discussions comparatives.

Je remercie ici sincèrement : la fédération CGT des mines et de l'énergie, ainsi que l'Institut d'histoire sociale minière ; la fédération CGT des cheminots, ainsi que l'Institut d'histoire sociale cheminote ; le secrétariat général des mineurs CGT du Nord et du Pas-de-Calais ainsi que le Comité d'établissement régional des cheminots Nord – Pas-de-Calais qui a organisé de nombreuses réunions sur le thème « mineurs-cheminots ».

Mes remerciements vont aussi bien sûr à : l'ACCCUSTO-SECI association de conservation et de valorisation minière sur le site d'Oignies (Pas-de-Calais) ; FEROVINOR, association de conservation et de valorisation ferroviaire ; Christian Chevandier, historien ; Jean-Marie Minot, spécialiste de la mine et du chemin de fer ; Claude Penneret, directeur de recherche au CNRS ; et Josy Rajaobelison, responsable culturelle du CER Cheminots du Nord et du Pas-de-Calais.

Mineurs, cheminots, essai d'interrogations comparatives

Olivier Kourchid

Directeur de recherche au CNRS, Centre d'histoire sociale du
XX^e siècle, université Paris I – Panthéon-Sorbonne

Introduction : branches industrielles et comparaison

Le titre du colloque – Cheminots, représentations et identités – associe deux notions aux significations multiples, mais que l'on sent complémentaires, encore que la démonstration de cette complémentarité puisse faire l'objet d'autres débats. Ce titre nous situe d'emblée dans une démarche très englobante en matière d'analyse de contextes professionnels. D'une part, les *représentations* constituent un domaine très riche, mais très polysémique, comme nous le verrons, et, d'autre part, la notion d'*identité*, surtout dans le domaine professionnel, renvoie à un triple ancrage : le métier, associé à l'entreprise, à la technique et l'économique ; la localité, associée à la mobilité ; et la politique envers quoi le syndicalisme se situe, suivant les cas, en amont, en aval ou à côté.

Ces quelques notions, très brièvement évoquées à titre de trame méthodologique, forment en outre un ensemble en adéquation thématique certaine avec la *démarche comparative* qui s'applique ici aux domaines de la *production industrielle et du travail*. Depuis les opérateurs de base jusqu'aux enjeux supérieurs de l'État, la panoplie de variables comparables et incomparables est énorme. Soulignons donc que cette présentation se limite à une esquisse exploratoire, tant est importante l'accumulation de données nécessaire à une consolidation théorique et empirique. En effet, l'un de nos domaines d'étude depuis de nombreuses années est, entre autres, le monde de la mine et des mineurs de charbon dans les exploitations souterraines ; notre proximité avec le monde des chemins de fer et des cheminots est plus récente. Ces travaux se sont situés dans la région du Nord – Pas-de-Calais qui nous servira de référence. Parce que cette région a porté les industries lourdes et manufacturières, l'association et l'interrelation entre charbon et chemins de fer furent évidentes et facilitent, sans doute, un regard comparatif, portant sur les similitudes et les différences dans les deux industries.

Questions de comparabilité

Ceci entraîne certaines précautions méthodologiques relatives à la *période* significative de comparabilité. Au temps des compagnies privées, au faite du couple charbon/vapeur, il existe une intense proximité industrielle au niveau des entreprises ferroviaires et houillères¹. Elle réside essentiellement dans la réciprocité de fournitures car, entre « le Nord » et les compagnies houillères du Bassin, il y a peu d'administrateurs communs, même s'il y a eu des segments de portefeuilles partagés. Entre la SNCF et Charbonnages de France (CDF) (et les Houillères de bassin nationalisées), dans la première période de la consolidation économique il existe une proximité d'intérêts qui émane d'une politique concertée de reconstruction et de développement, au niveau le plus élevé des ministères et du plan. Les conseils ont des administrateurs communs et de grands commis comme Louis Armand exercent dans les deux organismes. Ce sont les périodes « fastes » de comparabilité. Ensuite, les directions divergent : les mines atteignent leur apogée technique et productif en 1959 et amorcent une récession de 40 ans faite de fermetures et de concentrations. Les chemins de fer entament un vaste programme d'électrification du Nord qui amorce, certes, une phase de restructuration faite aussi de fermetures partielles, de concentrations d'activités, mais avec de nouveaux élans modernisateurs comme le TGV et l'informatisation. Comparer les industries sur la période 1960-1990 est encore cohérent au niveau technique et politique, mais le couple charbon/vapeur se défait rapidement.

Même si nos observations portent sur la mine de la fin des années 1980 et le chemin de fer du début des années 2000, nous utiliserons ces « fenêtres » pour les dépasser et pour considérer plus largement les mines et les chemins de fer ; et, surtout, les mineurs et les cheminots. Car une question demeure : comment dans le temps s'identifient et se représentent ces professions ?

1- On pourrait imaginer un beau chantier de comparaison historique inter branche à propos de deux monuments d'histoires économique et sociale : le « Caron » et le « Gillet » (François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937*, Paris/LaHaye, Mouton, 1973 et Marcel Gillet, *Les Charbonnages du Nord de la France au XIXe siècle*, même éditeur, même date) ; notons que la région Nord – Pas-de-Calais fut la première productrice de charbon ; elle demeure la première productrice de matériel ferroviaire, et l'une des grandes régions françaises en matière de trafic.

Le comparativisme

Ces interrogations concernent bien sûr d'autres branches comparées, dans ce colloque, au chemin de fer. C'est l'occasion de souligner l'esprit d'ouverture des organisateurs, qui de ce fait ont sollicité l'esprit de comparaison. D'une part, si nous nous sommes intéressés, il y a quelque temps, aux théories et méthodologies des comparaisons internationales, c'est que l'on y atteignait une dimension et une complexité nouvelles pour plusieurs raisons. D'abord, la construction de la comparaison nous fait entrer dans ce que nous appelons le *comparativisme*, comme démarche théorique et empirique, en complément de la réflexion immédiate et instantanée, tout aussi intéressante, que l'on peut appeler *comparatisme*, et qui correspond par exemple à la perplexité du visiteur nouveau dans un pays étranger, ou encore à l'évaluation croisée – critique ou positive – entre milieux nationaux, sociaux ou familiaux. Mais, qu'il s'agisse des théoriciens universitaires ou des praticiens de la vie de tous les jours, ceux-ci sont réunis dans une proposition émise par Ed Swanson, l'un de nos anciens maîtres en sociologie et anthropologie, qui affirmait que « penser sans comparer est impensable ».

D'autre part, intuitivement et par construction, la démarche comparative commence effectivement par une pensée oppositionnelle ; en cela elle complète la grande tradition de la comparaison internationale en science politique (donc sociologique et historique) qui tente de classer et de mettre en parallèle dans de grands tableaux les régimes politiques et leurs changements à partir d'éléments de base, qu'ils soient économiques (ressources, développement), ou culturels (rapports à la religion, aux traditions, ou aux structures sociales).

I. Comparaison, opposition, complémentarité

En conformité avec la thématique de cette rencontre, la comparaison oppositionnelle binaire trouve une intensité particulière dans les travaux de Lévi-Strauss, cités par Swanson², où la *représentation culturelle* (stabilisée par exemple sous forme de mythes ou, mieux encore, de mythes fondateurs), est le reflet symbolique des signes (sémiotique) et d'une grammaire (structure) rendant compte de la réalité, c'est-à-dire de l'*identité* que se constituent les groupes. L'intérêt de la comparaison oppositionnelle binaire réside dans le fait qu'un terme défini dans la structure d'un premier domaine est ensuite analysé dans le contexte du

2- Guy E. (Ed) Swanson, « Frameworks for comparative research: structural anthropology and the theory of action » in Ivan Vallier (dir.), *Comparative methods in sociology*, Berkeley / Londres, University of California Press, 1971, p. 141-202.

deuxième domaine où il s'enrichit de nouvelles données conduisant à des interrogations que l'on peut transmettre et appliquer dans le premier domaine. Cet aller et retour implique, on s'en doute, une multiplication d'informations exigeant un recours étendu à l'histoire, à la sociologie et la science politique pour la diachronie et la synchronie.

Les comparaisons systématiques et voulues de groupes professionnels entre pays se développent peu à peu, surtout lorsque les instances politiques supranationales demandent (sans trop les comprendre) des répertoires de différences et de similitudes, de modes d'action, tout en s'engageant sans méthode dans des perspectives d'homogénéisation. C'est semble-t-il le cas dans les interrogations contemporaines sur « l'Europe sociale ».

Si les instances internationales sont des hauts lieux de comparaisons, le phénomène comparatif soit inter-branches, soit international n'est pas nouveau : il suffit de remonter aux Internationales socialistes de la fin du XIX^e siècle ou aux congrès internationaux. Nous renvoyons à notre étude sur les congrès internationaux de mineurs dans les années 1890-1913³ pour souligner que la comparaison internationale sur les conditions de travail, les horaires, les modes d'action (grève, grève générale) fait partie de la façon dont les corporations peuvent peser sur les conditions économiques, soit pour envisager le renversement de l'État, soit pour améliorer durablement leurs destinées. Dans ce cas, les comparaisons effectuées par les militants encouragent soit le réformisme, soit l'action révolutionnaire, en fonction de confrontations d'expériences et de mobilisations diverses. Mais, dans le même temps, les conférences internationales patronales se multiplient pour faire contre-feu. Par exemple celle de Berlin en 1890 entérine *a contrario* le freinage systématique et comparatif du patronat européen à l'égard de revendications sociales comme la journée de 8 heures ou le travail des enfants, en se fondant sur la situation du « moins-disant » social.

Contrastant avec ces comparaisons générales formées souvent de juxtapositions de situations nationales – ce qui est encore vrai de la littérature dite « comparative » dans la période contemporaine –, la comparaison entre corporations historiques d'un même pays oblige à une autre approche, extrêmement documentée et articulée, qui doit

3- Olivier Kourchid, « Régulation des conflits dans l'industrie houillère en France et en Europe dans les années 1890-1900. Spécificités nationales et comparaisons internationales », in Françoise Fortunet (dir.), *Un siècle de pratiques de régulation des conflits collectifs du travail (la loi du 27 décembre 1892 en débat)*, Dijon, Publications de l'université de Bourgogne, Centre Georges Chevrier, volume 16, 2001, p. 85-111.

s'appuyer sur la longue durée et sur plusieurs disciplines. C'est l'occasion de souligner que, dans ses limites, cette présentation est d'abord une exploration de questions possibles. Dans le cas qui nous préoccupe, les mines et les chemins de fer, la comparaison relève de multiples degrés de complexité. Il s'agit en effet d'activités étroitement associées durant une grande période du développement industriel. La mine de houille ou de charbon de terre a d'abord permis le remplacement du bois comme combustible domestique et industriel. Elle a ensuite utilisé son propre charbon pour mettre en service des machines à vapeur d'exhaure des eaux souterraines : la machine de Newcomen pour les mines de Cornouailles imaginée vers 1712 en est un exemple⁴. Ce domaine, où se situe une sorte de premier couplage « charbon-vapeur » est perfectionné vers 1780 par Watt⁵, avant la généralisation que l'on sait en matière de machines fixes, devenues mobiles lorsqu'on les fera flotter sur les navires. L'autre domaine de progrès important est celui des transports guidés, de surface et du fond, qui y ont été très tôt associés pour évacuer les produits hors de la zone d'abattage du charbon souterrain vers le puits ou vers la sortie de mine, puis hors de cette zone vers les canaux. Il s'agit d'abord de rails en bois (1630, Sainte-Marie-aux-Mines⁶), puis de rails métalliques en fonte (vers 1765 en Angleterre), puis en fer et en acier. Le deuxième couplage « charbon-vapeur » sur machines locomotives prend place en 1814 avec l'application de Stephenson consolidant le système de roues à rebord et non de rails à rebord. Houillères et chemins de fer, étroitement associés pour les transports de biens et de personnes, exercent une pression importante sur tous les aspects de la métallurgie et de l'organisation du travail. Au XX^e siècle l'électricité prend le relais : dans les années 1950-1960, dans les mines de houille qui approchent de leur apogée en France, et vers la même époque dans les chemins de fer français. Il faut sans doute citer une troisième forme de couplage « charbon-vapeur », de faible durée en France, mais voué à une existence stratégique dans les pays qui ne compteront que sur le charbon pour leur développement : c'est lorsque l'électrification des réseaux ferroviaires repose sur les turbines à vapeur des centrales au charbon. Une image symbolique a été publiée dans un des organes de la presse patronale des houillères du Nord –

4- Bertrand Gilles (dir.), *Histoire des techniques*, Paris, Gallimard, coll. « La Pléiade », 1978, p. 697.

5- *Ibid.*, p. 701.

6- *Ibid.*, p. 709.

Pas-de-Calais en 1960, montrant une *BB 12000* remorquant un train de charbon « HBNPC » destiné à la centrale électrique « CDF » qui alimente entre autres le réseau SNCF où circule justement cette même locomotive.

II. Représentations, identités, mythes

La notion de *représentation* est plurielle par ses significations⁷. Elle s'adresse certes à un ensemble de *codes* de traduction ou de transmission d'un phénomène ou d'un ensemble cohérent. Le processus de représentation traduit en images, écritures, graphiques, sons, maquettes, objets, installations, sites, la réalité productive. Les documents administratifs et techniques de programmes de production sont évidemment des représentations de la production et du travail, dont le devenir est d'abord de servir de mémoire industrielle et de programmation, puis dans le meilleur des cas de patrimoine culturel, soit qu'il y ait conservation d'objet technique, soit qu'il y ait archivage et conservation comme au Centre des archives du monde du travail qui reçoit ce colloque, soit encore qu'il y ait destruction ou arasement.

Mais au-delà, il s'agit d'une *métaphore* théâtrale, qui permet de mettre en présence du spectateur « une situation signifiante, des figures évocatrices, des enchaînements d'actions exemplaires »⁸. On entend aussi par-là le processus *diplomatique* : la représentation est « cette sorte de transfert d'attribution en vertu duquel une personne peut agir en nom et place d'une autre ». C'est aussi le mode de désignation des élus, comme processus de désignation et de sélection d'un corps de légitimité.

7- Dans la méthodologie traditionnelle des sciences sociales, ou hypothético-déductive, on a l'habitude de considérer trois ensembles de données, doués si possible d'une cohérence interne : (1) les variables indépendantes, comme par exemple les caractéristiques du contexte politico-économique, ou les données démographiques non modifiables, ou encore – mais c'est un grand débat – la phase du développement technique ; (2) les variables intermédiaires, où interprétatives, où l'on trouve la panoplie des modes de représentation, ou d'interprétation du monde ; (3) les variables dépendantes, concernant les modes d'action, que l'on suppose conditionnées aux ensembles précédents. Un cas typique est celui du contexte économique évalué par le taux de chômage, médiatisé par l'interprétation politique ou syndicale, et conditionnant par exemple la propension à la grève. Il serait très intéressant de traiter de cette chaîne de causalité de manière comparative pour les mineurs et les cheminots, sur une période donnée, en donnant toute sa place à l'interprétation du monde et à la représentation, mais ce serait s'engager dans une démarche à long terme et très lourde à construire.

8- *Encyclopaedia Universalis*, tome 19, p. 822 et sq.

On pourrait se demander si la polysémie de la notion de représentation s'apparente à celle de la notion plurielle de conscience collective, de classe, ouvrière, prolétarienne, mais aussi de conscience individuelle d'appartenance à un groupe, à un métier, à une corporation.

D'où la notion d'*identité*, qui a donné lieu à de nombreuses propositions théoriques, en philosophie, psychologie, anthropologie, logique et sciences de la connaissance. L'identité professionnelle et l'identité au travail sont deux dimensions complémentaires des groupes qui s'appuient sur de nombreux aspects. En résumé, l'identité professionnelle se repère dans l'histoire sociale, politique et technique d'une industrie, dans son mode d'accumulation et de transmission des savoirs et des compétences face au changement technique, et dans l'organisation et la quotidienneté des pratiques productives ; cette histoire est en outre localisée, subdivisant ainsi une entité professionnelle en places d'enracinement : fosses, ateliers, installations techniques et administratives, réseau, dépôts, postes, bureaux, et naturellement cités. En outre l'identité professionnelle se subdivise en moments significatifs : cadres et paradigmes de production, continuités, ruptures, grèves. L'identité au travail est une notion plus intime et plus complexe, puisqu'elle engage les rapports entre les individus certes, mais aussi entre chaque individu et son contexte professionnel dans la carrière, le métier et la profession en général. Comme l'identité s'appuie aussi sur la notion d'opposition, la définition d'un monde professionnel peut impliquer une différenciation par rapport aux autres, à condition qu'une communauté minimale existe pour enraceriner la distinction : mineurs, cheminots, ce n'est pas pareil, mais cela peut se comparer. Et cette comparaison s'appuie sur deux fondations. D'une part, l'identité intra-professionnelle, qui conduit à s'interroger sur ce qu'est un « vrai » mineur ou un « vrai » cheminot pour la corporation étendue. Et, d'autre part, l'identité interprofessionnelle, qui consiste à reconnaître qu'il s'agit d'industries stratégiques qui, dans le cas français, ont fait l'objet de prises en compte spécifiques de la part de l'État et de la nation.

Ainsi, une partie essentielle de l'identité professionnelle et au travail se retrouve dans le fait qu'il s'agit ici, dans la période récente, d'*industries nationalisées*, dont les entreprises ont des statuts émanant de décisions législatives spécifiques, qui ont été définis par des lois de nationalisation (SNCF, décret de 1937, comme société d'économie mixte, entreprise d'État ; Charbonnages de France et Houillères de bassin, loi de mars 1946, comme établissements publics à caractère industriel et commercial). Les statuts du personnel intègrent fortement, dans les deux corporations, la notion d'identification professionnelle, certes avec des

variantes que l'on pourrait mettre en évidence de manière détaillée ; mais il importe ici de rappeler que le statut de l'agent, identifié à celui de l'entreprise, a soutenu dans les deux métiers un mode de représentation professionnelle devenu emblématique, mais sur deux registres différents. D'une part la défense du statut, son inaliénabilité, ont servi de motif à des actions revendicatives de défense de la *qualité* de l'identité professionnelle, qui servaient aussi de base à la défense des appareils syndicaux et de leurs représentants. La défense du statut servait aussi à l'intégration de changements techniques dans la défense des anciens métiers, comme dans la prise en compte des nouveaux dans les grilles de rémunération. D'autre part cette défense de l'appareil et des agents permettrait d'occulter le décalage croissant entre les aspirations des salariés pour plus de liberté dans la vie quotidienne et les loisirs et plus de revenus, aux dépens des œuvres sociales « totales » allant de la prise en charge de la naissance, de l'éducation, de la culture, des soins, de la retraite jusqu'à la mise en terre. Dans les deux cas, les statuts de l'entreprise associés à celui des agents ont acquis des valeurs symboliques, puis mythiques, devenues ainsi les véritables « totems » de chaque profession (qui ne sont pas les seules dans ce cas en France).

Ainsi, la notion de *mythe*, comme nous l'avons vu, rejoint celles de représentation et d'identité et participe à l'alimentation de la mémoire collective. En tant qu'histoire de dieux et de héros, par exemple dans l'écriture et la pensée grecque, le mythe répond à la transfiguration de personnages majeurs, liés à des actions majeures, destinés à engendrer l'explication commune de la fondation d'une société : c'est le mythe fondateur. Certes, en ce qui concerne la mythification dans le monde moderne, qui nous intéresse ici, la distance établie avec les personnages ou les événements légendaires est beaucoup plus restreinte. En fait, dans le monde industriel en général, sont considérés comme mythiques, au sens quotidien du terme, des performances techniques exceptionnelles, ou des objets techniques rares, ou des phénomènes hors du commun dans le registre du gigantesque. Évidemment, on pense aux installations fixes (puits de grande profondeur, machines de grande puissance, ponts hors normes, bâtiments de grande taille) qui nous conduisent dans le registre du gigantesque ; ensuite, avec le rapport espace-temps, dans le registre de la vitesse. Celle-ci est explicitement présente dans les exigences de performances des chemins de fer, ou dans celles des machines minières de transport, d'abattage ou d'extraction ; elle est indissociable de la notion de puissance, source de la progression des rendements.

Le mythe fondateur a aussi un côté sombre, c'est la notion de catastrophe, comme accident fondateur : par le nombre de victimes, la taille de l'impact sur les installations et l'opinion, en un mot par sa gravité et sa reconnaissance mondiale, il introduit une césure, entre l'« avant » et l'« après », mettant en cause une refondation radicale des modes de pensée, d'organisation et d'exercice des métiers, en particulier en matière de sécurité.

La constitution du mythe comme construction de référence, à la fois distante et proche, transversale et locale, dans le monde industriel moderne, s'établit sur plusieurs registres. On peut évoquer :

- les *lieux* mythiques, servis dans la mémoire collective par la conscience de l'exemplarité de l'action et de la monumentalité ;
- les *figures* mythiques, servies par la constitution de héros politiques syndicaux et professionnels représentatifs d'un milieu qu'ils aident à transfigurer (ou parfois, suivant les analyses, à défigurer) ;
- les *époques* mythiques, que la mémoire et la conscience collective élèvent au niveau de point de repère, professionnel et souvent national.

Du point de vue professionnel, l'expression mythique des professions aboutit d'abord à la figure du héros du travail, ancré dans le métier et dans la politique issue du métier, revendiquant et utilisant le prestige professionnel pour étayer une carrière politique, elle-même ancrée sur le lieu et l'événement. Elle aboutit ensuite et à l'inverse à la condition de victime de l'exploitation et de la production. On sait que les termes « héros » et « victime » ont été appropriés, dans les professions lourdes de sens comme les chemins de fer et les mines, par un ensemble culturel et politique immense qui surplombe largement les destinées quotidiennes des producteurs.

III. Réalités industrielles et politiques comparées

Dans ce qui précède figurent donc certains aspects de la trame d'organisation comparative, correspondant à la thématique du colloque. Mais il est pour nous évident que les données infrastructurelles (au sens large), pour complexes qu'elles soient, demeurent fondamentales pour construire les identités professionnelles et leurs représentations et tenter d'y réfléchir. L'articulation sociologique de ces éléments et le processus historique de leur constitution sont indissociables et nécessaires. Nous sommes en présence de deux industries universellement stratégiques et étroitement associées. C'est dire que l'État est présent, de façon très prégnante et si possible précise, pour attribuer et contrôler la mise en œuvre de l'industrie, élaborer les règlements nécessaires pour assurer

la sécurité des approvisionnements, de l'exploitation, des opérateurs et du public. On peut évoquer les perspectives de comparaisons internationales où ces industries fondamentales doivent être comprises à l'intérieur d'un ensemble politique national. Les « enveloppes » déterminantes successives, privilégiant justement la représentation et l'identité, sont dans l'ordre : l'organisation (industrielle), la constitution politique et l'institution culturelle. Dans ce cas le droit du travail général, le droit professionnel spécifique et les règlements industriels forment des références essentielles. Bien plus – comme dans toutes les industries stratégiques – mines et chemins de fer, ainsi que mineurs et cheminots entretiennent de longue date des relations d'échange et de confrontation internationales : unions patronales, unions industrielles, congrès internationaux de mineurs et de cheminots, fédérations mondiales ou européennes définissent des cadres de référence et de comparaison. Parallèlement les relations entre les industries stratégiques et l'État participent d'un côté à l'identification de l'État, de même que celui-ci identifie à lui-même des types de relations professionnelles. On comprend que les industries stratégiques font partie des révélateurs des positions nationales sur un éventail allant du secteur nationalisé le plus « étatique » au secteur privé le plus « libéral ».

Évoquons maintenant quelques domaines de comparaison entre mineurs et cheminots, mines et chemins de fer, sachant que ces interrogations viennent d'un « aller-retour » réflexif issu de nos travaux dans les deux champs d'activité, plus que d'un inventaire construit, terme à terme, de similarités et de différences. Si la question des identités respectives est prise en compte dès lors que l'on compare, et parfois oppose, les entreprises et les agents, la question des représentations est à prendre au second degré, à travers les éléments de médiation produits par les deux corps : langage, discours, écrit, image, textes réglementaires et législatifs, auxquels s'ajoutent de modestes observations personnelles⁹.

9- Nous avons préféré traiter successivement de thématiques particulières, où l'on peut évoquer les similarités et les différences (ou oppositions) entre les deux ensembles, plutôt que de proposer d'abord la thématique de la ressemblance, puis celle de l'opposition. En effet, l'identité professionnelle est telle dans les deux branches qu'on serait tenté de prétendre que tout les oppose ; mais c'est justement cette forte identité qui rassemble au plus haut point, et dans des domaines-clés, les deux corporations. Ajoutons que les points de comparaison sont d'autant plus nombreux et significatifs lorsque les deux sociétés se côtoient de longue date. Cette proximité est étroitement liée à la densité industrielle. Nous nous référerons donc souvent à la région Nord – Pas-de-Calais : depuis le milieu du XVIII^e siècle jusque dans les années 1980, celle-ci fut de longue date la première région minière en France ; et elle devint rapidement, dès le premier tiers du XIX^e siècle, l'une des premières régions ferroviaires françaises.

a) *Mines, chemins de fer : deux industries stratégiques*

Nous nous situons dans ces deux cas dans des industries essentielles à la production nationale et que l'État contrôle étroitement, dans un régime concessionnaire. On sait que les nombreuses compagnies ferroviaires ont été regroupées au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle en six réseaux principaux plus, à partir de 1878, celui de l'État, soixante ans avant la nationalisation. Dans ce domaine, les chemins de fer français ont un temps d'avance sur les charbonnages.

Les mines de houille françaises, au moment de l'amorce du grand développement économique, aux XVIII^e-XIX^e siècles, ont dû répondre à la triple exigence de la sécurité des approvisionnements, de la sécurité des exploitations, de celle des exploitants, et de la sécurité des travailleurs (au travail et non dans leur santé et leur retraite, ce qui viendra plus tard). Une série de lois et directives intervient dans ce sens : loi de 1791 sur le rôle obligatoire de l'État au regard des anciennes concessions royales, circulaire de 1796 sur le non-respect de la loi ; loi Bonaparte du 2 février 1801 sur la propriété nationale des ressources, les exigences de compétence des exploitants, leur responsabilité, le contrôle par les ingénieurs de l'État ; loi Napoléon du 21 avril 1811, qui confirme la notion de substance, le contrôle par les ingénieurs des mines, l'organisation du corps, la création de statistiques de santé et de salubrité ; décret impérial de la police des mines du 3 janvier 1813 relatif à la prévention et à la prise en compte des accidents, au sauvetage et à l'alerte (suite à l'accident intervenu dans le département de l'Ourthe, actuellement en Wallonie). Lampes de sûreté et appareils respiratoires de sauvetage par réserve d'air sont – dans les textes – obligatoires en 1824, sauf dérogation¹⁰.

Ces lois, définissant les principales substances dont l'extraction est donnée en concession à des entrepreneurs, permettent d'engendrer près d'une centaine de compagnies minières (majeures et « petites mines » répertoriées), « fédérées » après 1884 par un Comité central des houillères de France, qui perdure sous différentes formes jusqu'à sa liquidation avec les lois de Vichy de 1940-1941. Mais sa structure demeure et sert de base entre juillet 1940 et octobre 1944 au COICMS (Comité d'organisation des combustibles minéraux solides), centralisé à Paris et disposant d'organismes régionaux, comme le COICMS-Nord. Si le COICMS national est un organe de planification et de répartition, celui du Nord, placé en zone interdite administrée militairement (OFK

10- O. Kourchid, « Du statut du mineur à la gestion sociale des fermetures », in O. Kourchid et Rolande Trempé (dir.), « Cent ans de conventions collectives, Arras 1891-1991 », *Revue du Nord*, hors série, coll. « Histoire », n° 8, 1994, 409 p., p. 47-67.

670 de Lille, manœuvré par Bruxelles et Berlin) relaye les recommandations et les règlements de Vichy. Il est en fait sous la tutelle étroite de l'occupant (Niehoff) et du chef militaire chargé du charbon (Schenski).

Le 13 décembre 1944 les compagnies houillères du Nord – Pas-de-Calais (une vingtaine) sont nationalisées par ordonnance de de Gaulle et regroupées en une huitaine de « groupes » de production théoriquement autonomes. Les autres compagnies en France sont placées sous administration des ingénieurs en chef des mines. La loi du 17 mars 1946 confirme la nationalisation de tous les charbonnages de France, regroupés en bassins, et placés sous la tutelle de Charbonnages de France.

Même si les nationalisations des industries d'importance nationale sont confirmées par le Conseil national de la Résistance en 1943, on voit que les nationalisations charbonnières se situent dans une continuité logique de rationalisation économique et technique dans un pays qui se situe en Europe occidentale au troisième rang certes, mais loin derrière la Grande-Bretagne et l'Allemagne ; de sorte que la France, en produisant les deux tiers de ses besoins, doit importer.

b) Des nationalisations bien différentes, mais appuyées sur des structures comparables

À ce stade, et dans ce domaine très politique, plusieurs remarques comparatives peuvent être faites.

D'abord, la nationalisation complète des houillères françaises est postérieure à la création de la SNCF (31 décembre 1937-début 1938). Si elles obéissent toutes deux à une logique de rationalisation, de contrôle de secteurs stratégiques de l'économie, sous tutelle de l'État, elles appartiennent à deux époques différentes et suivant deux méthodes différentes. La SNCF est une société d'économie mixte où l'État détient 51 % du capital ; CDF et les Houillères de bassin sont des établissements publics à caractère industriel et commercial, doués (théoriquement bien sûr) de l'autonomie financière. Mais, formellement au moins, les destinées des deux ensembles sont appelées à se rejoindre : prévu pour 45 ans le statut de la SNCF est transformé par la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et la « nouvelle SNCF », installée le 1^{er} janvier 1983, devient à son tour EPIC. Réciproquement, les EPIC charbonniers français conservent, depuis les nationalisations, leur identité statutaire, mais avec en perspective leur disparition, pour raisons de coût, dans des gisements devenus de plus en plus difficiles : les HBNPC ferment en 1992 (dernière berline le 20 décembre 1990) ; les HBL (Lorraine) en 2004, et les HBCM (Houillères du Centre Midi) en 2005 ; CDF cesse d'exister en 2007. À ce jour, il n'y a plus de comparaison synchronique possible, à première

vue, entre les deux établissements. Certes, la France est « parée » du côté de l'industrie nucléaire, de sorte que le chemin de fer électrique sait où s'approvisionner, et le retour au « couplage » charbon-vapeur sous sa forme ancienne, ou sous sa forme médiatisée par les centrales électriques au charbon, n'est sans doute pas pour demain. Mais, avec la fin du pétrole, le charbon, qui représente dans le monde 50 % de l'énergie, va accroître sa part ; sa combustion va devenir plus propre ; et – dans l'état actuel des choses – on ne sais pas faire de chimie lourde sans matière organique fossile¹¹.

Ensuite, et malgré ces évocations perspectives, un regard en arrière nous livre d'autres points de rapprochement « différenciés ». Les grèves de 1938 ont réuni mineurs et cheminots. Celles de la Résistance, dans leurs drames, ont aussi montré que les deux corporations, les plus nombreuses dans le Nord – Pas-de-Calais, ont fait cause commune certes, mais aussi actions communes. Dans les deux corporations et sous l'Occupation il est évident que toute action individuelle ou collective contre la stratégie de Vichy et de l'occupant est résistante, suivant des éventails d'actions non point superposables mais certainement comparables. Tout d'abord, sous couvert des organisations de résistance nationales et régionales, mineurs et cheminots ont accompli ensemble les actes de résistance militaire et politique, et ont payé un lourd tribut à la répression. Ensuite, en ce qui concerne l'arrêt de travail, qui dépasse largement, en temps de guerre et de résistance, le périmètre du conflit du travail, les mineurs revendiquent, avec la « grève patriotique » des mineurs en mai-juin 1941, la grève la plus emblématique dans la région minière. Les cheminots prendront leur tour emblématique avec la grève générale de la Libération. Georges Pruvost le confirme :

« Dans la symbolique de la résistance, les mineurs, c'est 1941 et la grève des mineurs du Nord – Pas-de-Calais ; tandis que les cheminots renvoient à la libération de Paris et à la grève générale¹². »

11- Pour cette partie, nous renvoyons aux textes de A. Barré, O. Hardy-Emery, O. Kourchid et P. Mennerault, dans Alain Barré, Denis Cacheux, Odette Hardy-Emery, Olivier Kourchid, Philippe Mennerault, Chantal Petillon, François Schuiten et Didier Terrier, *Cheminots et chemins de fer en Nord-Pas-de-Calais, identités professionnelles et régionale, 1830-2030*, Paris, La Vie du Rail, 2004.

12- Georges Pruvost, *Mémoire cheminote*, 1999, p. 135.

Enfin, les deux professions se rapprochent lorsqu'il s'agit de la « résistance au quotidien », dont un exemple est donné par les différentes formes d'action aux Ateliers d'Hellemmes¹³. Le freinage des cadences, le ralentissement de la production est régulièrement relayé par le sabotage, le bris de machines, le vol de pièces stratégiques ou la dégradation volontaire de pièces tournantes (limaille, sable dans les roulements). En correspondance, on trouve chez les mineurs le freinage sous forme de restriction de l'abattage ou des transports, les sabotages de la production par chargements de pierres au lieu de charbon, les sabotages divers par vol de matériel, et les arrêts forcés par blessure entretenue¹⁴. Cependant, le sabotage ferroviaire peut porter atteinte aux fonctions vitales du chemin de fer (aiguilles, postes de contrôle, ponts, voies, roulements). Dans le monde de la mine, les exigences de sécurité à l'égard des camarades interdit les sabotages « lourds », comme la provocation d'explosions de grisou, ou les sectionnements de câbles d'extraction. En ce qui concerne l'entraide entre les deux corporations, historiquement complémentaires, on sait qu'elle a de nouveaux aspects, pendant la Résistance, en intégrant les savoir-faire : les cheminots transportent des militants (dont les mineurs), les clandestins recherchés et des tracts alimentant la résistance dans les mines ; réciproquement, les mineurs alimentent les cheminots en explosifs dérobés dans les dépôts. Dans les deux cas, les actions se trouvent dispersées sur un grand territoire au sol ou en sous-sol (il y a presque autant de longueurs de galeries minières que de voies ferrées SNCF) ce qui peut sembler favoriser l'action clandestine, mais à l'inverse ces deux systèmes très intégrés et rationalisés sont par essence étroitement surveillés et contrôlés. Lorsque les employeurs refusent de protéger leurs agents, les sanctions relayées par l'armée occupante sont terribles : emprisonnement, déportation et, dans certains cas, exécution. On comprend que l'épuration ait pu se faire de façon radicale à la Libération.

Sur un autre thème, des plus douloureux, la SNCF, service public, a été – et est encore – confrontée à la question de la déportation des familles juives et de la déportation politique, y compris dans les transports entre la région Nord – Pas-de-Calais, vers Lille, Malines et l'Allemagne. Mais certains cheminots ont contrecarré ces dispositions

13- Josy Rajaobelison, *Mémoires cheminotes en Nord – Pas-de-Calais. Cheminots et chemins de fer du Nord (1938-1948)*, Actes du colloque CAMT de Roubaix, organisé les 17 et 18 novembre 1995, par le Comité d'établissement des cheminots de la Région SNCF Nord – Pas-de-Calais, Paris, Éditions Tirésias, 1999. p. 79-84

14- Olivier Kourchid, « Production industrielle et travail sous l'occupation », tome 1, « Les Mines de Lens et les mineurs, 1940- 1944 », dactyl., 405 p., bibl., ATP-CNRS, Groupe de sociologie du travail, université Paris VII, 1985.

en sauvant des familles juives¹⁵. Sur un autre registre, il est connu que « les mines », c'est-à-dire des employés des houillères situés au bon endroit, ont multiplié les embauches de jeunes gens passibles du STO.

Enfin, nos thèses favorites sur l'existence et la signification des identités hégémoniques dans les ensembles politiques et économiques sont confirmées dans la comparaison entre mines et chemins de fer. Par définition, l'École polytechnique est la pépinière de l'élite technocratique française. La formation complémentaire la plus prestigieuse est sans conteste le corps des Mines à l'École nationale supérieure des mines de Paris. Ce corps forme entre autres, et jusqu'il y a peu, l'armature du système minier français : la formation concrète des jeunes diplômés dans les arrondissements miniers, l'accès aux postes d'ingénieur puis d'ingénieur en chef d'arrondissement et éventuellement d'ingénieur général dans le corps des ingénieurs des Mines conduit ensuite à des postes extrêmement prestigieux de grands capitaines d'industrie : les directeurs généraux des plus grandes compagnies, puis des Charbonnages de France, gouvernement de véritables empires industriels « toutes branches » (400 000 agents à CDF en 1946). Les nationalisations ont concentré les mines dans des méga-empires industriels (CDF et Houillères de bassin), qui ont eu à leur tête de prestigieux X-Mines : Armanet, Baseilhac, Couture, Gardent, pour n'en citer que quelques-uns qui sont passés par les houillères du Nord – Pas-de-Calais, et qui ont eu des carrières hautement stratégiques dans la gestion et la prévision énergétique.

Après la sortie de l'X, l'École des Ponts et Chaussées est aussi très prestigieuse et continue de former l'élite du chemin de fer, mais – au dire des acteurs eux-mêmes – un cran en dessous du corps des Mines. Les X-Mines auront et ont toujours un minimum de condescendance à l'égard des « Ponts ». Pourtant les « mineurs » qui se sont illustrés dans le monde de la mine, du pétrole, du nucléaire et de l'industrie en mettant la pression sur les constructeurs, ont eu bien des émules chez les « cheminots »¹⁶ qui se sont illustrés dans les performances techniques de la SNCF avec l'aide d'autres constructeurs et parfois des mêmes

15- O. Hardy-Emery, *in* A. Barré *et alii*, *op. cit.*, p. 76.

16- Du plus modeste agent jusqu'au prestigieux dirigeant « X-Mines », le label « mineur » est celui d'un milieu, d'une corporation, accepté par tous, avec fierté. Il en est de même du label « cheminot » qui couvre l'ensemble de la hiérarchie ; avec une nuance cependant, au yeux du public, le « cheminot » c'est quand même le personnel de base ; ceci explique une certaine rancœur dans la corporation lorsque la presse a annoncé l'inculpation de « cheminots » à l'occasion de sur-facturations sur le chantier du TGV-Nord, alors qu'il s'agissait pour la plupart de cadres intermédiaires, à côté de dirigeants de haut rang.

(Alsthom par exemple). On ne peut omettre un clin d'œil à propos de Louis Armand : polytechnicien bien sûr, il sort du corps des Mines, et fut le plus célèbre des grands modernisateurs de la SNCF dans l'après-guerre. Cet homme polyvalent que le monde de la mine considère comme l'un des siens a accumulé les fonctions et les honneurs, jusqu'à l'Académie française. Notons qu'il fut en 1961 président des Houillères de Lorraine (le charbon) et qu'il fut président de la Communauté européenne de l'énergie nucléaire (l'atome), future EURATOM.

Sur le principe il est certain que la gestion de la circulation ferroviaire exige une stabilité de prévision et de contrôle qui engage énormément de contrôles et d'automatismes, face à la mission de service public, mais dans un contexte où il existe un moindre nombre de variables de risques que la mine souterraine.

c) Des nationalisations appuyées sur des hégémonies industrielles « nordistes »

Pour ce qui est des nationalisations, commençons par la première née, la SNCF. La confirmation de l'hégémonie « nordiste » est limpide : son socle est la Compagnie du Nord, reconnue pour sa rigueur et ses qualités techniques et financières. « René Mayer, président du comité de direction de la compagnie, négocie la convention au nom de l'ensemble des compagnies ferroviaires ; [...] et son premier [directeur général], Le Besnerais, n'est autre que l'ancien directeur du "Nord" »¹⁷. Beaucoup plus récemment, la région SNCF Nord – Pas-de-Calais, après une réorganisation, passe pour une « grande » région, initiatrice des transports express régionaux en 1977, toujours l'une des plus importantes pour le fret et les voyageurs, et qui semble être un passage très positif pour les directeurs. Ceux que nous avons rencontrés pour notre recherche sur les luttes des cheminots¹⁸ considèrent le passage comme important vers les niveaux élevés de la direction générale, *a fortiori* lorsque la « fenêtre » 1990-1993 est ouverte avec la mise en route du TGV-Nord.

En ce qui concerne les houillères, la découverte du charbon dans le Pas-de-Calais ouvre de nouvelles perspectives de développement : de grandes compagnies comme la Société des mines de Lens (devenue la première de France) et la Compagnie des mines de Courrières supplantent rapidement les anciennes exploitations d'Anzin et d'Aniche (Nord) et, en volume et en diversification, celles du reste de la France. Les dirigeants des grandes sociétés du Pas-de-Calais, le plus souvent polytechniciens et corps des Mines (comme leurs collègues), développent

17- O. Hardy-Emery, in A. Barré et alii, *op. cit.*, p. 62.

18- O. Kourchid, *Conflictualité, conflits, et tissu cheminot en Nord – Pas-de-Calais*, CER SNCF / Centre d'histoire sociale CNRS - université Paris 1, Lille, IFRESI-CNRS éditeur, 2003.

ces entreprises en taille et surtout en diversification dans la carbochimie, les gaz, l'ammoniac, les engrais. De ce fait ils occupent des positions dominantes dans le Comité des houillères régional et dans le Comité d'organisation des houillères national. Cette domination se conforte sous Vichy : Bucher, X-Mines, directeur général de la Société des mines de Lens, devient le vice-directeur du COICMS, présidé par Aimé Lepercq, X-Mines ; son rival Defline (X-Mines également), directeur général de Courrières, prend la suite en 1943. La Libération et les nationalisations changent évidemment la donne. On recherche des dirigeants « nouveaux », que l'on trouve parmi les anciens technocrates (X-Mines) impliqués dans la rationalisation technique, et moins dans la surexploitation autoritaire. La question politique prend évidemment le dessus dans cette référence hégémonique : Auguste Lecœur, l'un des *leaders* de la grève des mineurs de 1941, devient sous-secrétaire d'État au Charbon, dans le ministère de Marcel Paul et sous la tutelle de Maurice Thorez, ministre d'État. Il devient député-maire de Lens et choisit le *leadership* dont il a besoin dans les mines au sein du Groupe d'Oignies, exceptionnel par ses performances à la production et ses rendements. Son chef de cabinet en vient comme ingénieur, mais surtout le leader syndical CGTU puis CGT Léon Delfosse devient le premier ouvrier directeur général adjoint (chargé de l'organisation sociale et du personnel) d'un bassin, *a fortiori* le plus grand de France. Ceci, jusque 1947.

À ce niveau, notons que les interconnexions entre les grands établissements nationalisés : SNCF, CDF et houillères de bassin, EDF-GDF, sources de complémentarité et de comparaison, se situent entre autres dans les conseils d'administration. Par exemple Léon Delfosse est représentant de son syndicat aux HBNPC et à CDF, mais aussi à la SNCF. C'est le cas pour d'autres « étiquettes » d'administrateurs, comme un administrateur à CDF représentant la SNCF au titre de client privilégié. Avec la liste des membres des conseils de CDF et de la SNCF sur la longue durée, on pourrait repérer ces échanges, mais la tâche n'est pas toujours facile : les procès-verbaux des conseils d'administration donnent des listes nominatives d'administrateurs, sans que soit explicitement donnée leur appartenance (syndicale, industrielle, *a fortiori* politique)

Remarquons que l'une des grandes décisions européennes, préfigurant d'ailleurs l'Europe d'aujourd'hui, est la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA, 1952). Elle fait dire aux mineurs et aux sidérurgistes qu'ils font partie de la genèse de l'Europe actuelle et ils en sont fiers. La CECA a pesé d'un poids déterminant dans les destinées de ces industries au point qu'elle a partiellement programmé les récessions charbonnières et sidérurgiques en Europe. Cette prégnance établit des

étages de responsabilité (fosse, groupe, bassin, HBNPC, CDF, ministère, gouvernement, Bruxelles) dont l'identité est mal comprise des gens de la base, à dessein. Ces étages représentent les adversaires typiques des mineurs, face aux fermetures ; les sidérurgistes ont les mêmes ingrédients en face d'eux, et dans les deux cas les grèves les plus dures ont eu lieu dans ces contextes de récession. La SNCF est évidemment tributaire des industries précédentes pour ses volumes de trafic ; et c'est ce que voient les cheminots. Cependant on peut suggérer que la CECA a introduit, face aux mineurs, l'Europe comme acteur identifié dans la politique énergétique (néfaste pour l'emploi charbonnier) dans la période 1950-1990. Sauf erreur, pour les cheminots, l'impact européen est naturellement historique, avec l'harmonisation des réseaux et les transports internationaux. Cependant il semble que l'impact de l'Europe en matière d'organisation économique soit plus récent mais sans doute plus redoutable ; ce sont les directives européennes qui contraignent la SNCF à se diviser en domaines d'activité séparés, identifiant par exemple l'infrastructure et Réseau Ferré de France ou en ouvrant le fret à la concurrence (2003).

Dans ces circonstances, les mineurs ont gardé une très forte identité professionnelle, renforcée par les luttes contre les récessions et fermetures, mais sur un territoire général en « peau de chagrin », dans la perspective d'un point zéro de production constamment reculé jusqu'en 1990 dans le Nord – Pas-de-Calais et en 2005 pour le Centre-Midi. Les cheminots ont aussi à subir une récession constante portant sur les effectifs et des variations parfois inquiétantes portant sur le trafic. Mais ce qui est en jeu c'est leur situation de « cheminots de la SNCF ». L'avenir n'est pas nul, loin de là, mais il est d'ores et déjà éclaté.

d) Des statuts du personnel très proches par la symbolique et le principe, très différents par le contenu

Les mineurs ont hérité du statut de juin 1946, dit « statut du mineur » et l'ont conservé jusqu'à la fin. Il concernait plus de 400 000 mineurs dont deux tiers au fond. Le statut commence par un préambule définissant son objet (entre autres il sert de convention collective), son application et les catégories concernées (les ouvriers, les employés, les agents de maîtrise et techniciens, les ingénieurs et les cadres supérieurs), il spécifie les sanctions et les commissions paritaires de règlement des conflits et leurs niveaux (local, interlocal, régional, national). Ces commissions sont informées des recrutements et des licenciements pour réduction d'emploi, inaptitude physique ou insuffisance professionnelle.

Les titres suivants de ce document de 23 pages sont classiques et cités dans l'ordre : embauches et licenciement ; durée du travail ; hiérarchie professionnelle ; rémunération du travail ; congés payés ; avantages en nature ; sécurité sociale ; délégués du personnel ; exercice du droit syndical ; apprentissage et éducation professionnelle ; dispense des obligations militaires ; bourses.

Suivent les grilles de coefficients hiérarchiques des agents du fond et du jour, établies par accord entre la direction et les représentations syndicales ; les désaccords sont arbitrés par le ministre chargé des mines. Le salaire de base se déduit en multipliant la base 100 de chaque salaire par le coefficient hiérarchique de chaque catégorie (majoration d'ancienneté, diminution pour les débutants). Les promotions se font à l'ancienneté dans une catégorie. La panoplie des primes est variée (pour services rendus, de panier, fixes, de dérangement, de descente, etc.) Il existe des salaires à la tâche, permettant à l'ouvrier normal fournissant un bon travail de gagner 60 % de plus que le salaire minimum de sa catégorie, l'ouvrier moyen gagnant 20 % de plus.

Les congés payés et les congés spéciaux (mariage, naissance, décès de proches) sont définis. Le logement est gratuit (ou indemnisé), le combustible est fourni ; les couvertures retraites et la santé sont garanties. Chaque groupe institue des écoles de formation professionnelle au métier de mineur, ces écoles étant contrôlées par les délégués des syndicats. Un fonds de bourses pour frais d'études est créé¹⁹.

Ajoutons que bien d'autres documents régissent la condition salariale des mineurs. Citons le *Règlement des mines et carrières*, prolongé par le *Règlement électrique* qui fixe les obligations ou les interdictions de comportement au travail, et la *Nomenclature des métiers du fond et du jour*, extrêmement volumineux²⁰.

Les cheminots ont un statut « des relations collectives entre la SNCF et son personnel » (édition du 20 mai 2005) ; ce statut a dû être modifié de nombreuses fois depuis 1945, lorsque la SNCF comprenait

19- Ont signé, après les annexes : Marcel Paul, ministre de la Production industrielle, Edmond Michelet, ministre des Armées, Ambroise Croizat, ministre du Travail et de la Sécurité sociale, Félix Gouin, ministre de l'Intérieur, André Le Troquer, ministre de l'Économie. À cette époque, Maurice Thorez est ministre d'État et Auguste Lecœur est sous-secrétaire d'État au Charbon dans le ministère de Marcel Paul.

20- O. Kourchid, « Production et travail dans une industrie stratégique. Sociologie, histoire, archéologie du monde de la mine », thèse pour le doctorat d'État ès-lettres, université Paris VII, 1993, 2 volumes, 1372 pages.

près de 500 000 agents. Sur 100 pages les titres sont évidemment différents mais apparentés ; la grande différence réside dans l'organisation des chapitres puisque cette fois l'ensemble débute par le droit syndical et l'exercice des fonctions syndicales, avec en premier lieu la liste des syndicats représentatifs, les syndicats non-exécution, et le syndicat catégoriel (FGAAC). La compréhension du statut du personnel commencerait donc par une compréhension des catégories syndicales, donc de la situation de la division syndicale. C'est peut-être le cas, puisque les catégories professionnelles se classent très systématiquement en collèges électoraux. Ce n'est qu'ensuite que l'on apprend ce qu'est un cheminot, en contraste avec le statut précédent qui définit d'emblée ce qu'est un mineur, sachant que toutes les catégories professionnelles, de l'ouvrier au dirigeant supérieur, sont couvertes par le même statut du mineur.

Le statut du cheminot est en tous cas beaucoup plus complexe, surtout si l'on tient compte des multiplications des grilles et qualifications. Il comprend 11 chapitres. Le premier concerne donc le droit syndical et son exercice, dont la mise à disposition d'agents pour exercice d'activité syndicale, suivant les lois récentes. Les rémunérations (chapitre 2) sont très subdivisées en traitement, indemnité de résidence, prime de fin d'année d'une mensualité des éléments précédents ; s'y ajoutent éventuellement : des primes de travail, des indemnités tenant compte de sujétions particulières, des gratifications, des allocations pour remboursements de frais. Les grilles concernent les services continus (sauf conducteurs), les services continus de conducteurs, les services discontinus ; le salaire des agents non-conducteurs en service continu se détermine à partir de la qualification de A à H, avec deux niveaux par lettre sauf la A, la plus faible, déterminant 7 positions et un coefficient à chaque case. Les conducteurs ont deux grandes qualifications TA et TB avec les subdivisions correspondantes

Le chapitre 3, par un retour aux droits syndicaux, définit les dispositions générales relatives aux délégués du personnel. Le chapitre 4 définit les quatre collèges (exécution et exécution conduite, maîtrise, cadres), les modes d'élection, et des commissions de représentation du personnel (centrales, locales, réseau).

Le chapitre 5 définit les agents au cadre permanent (à l'essai, puis commissionnés) ; la nationalité française ou l'appartenance à l'Union européenne est requise. Le chapitre 6 définit le déroulement de carrière, que l'on cite : « le changement de grade des agents commissionnés se fait par le passage à un grade de début (examen ou concours), par un avancement en grade, par mutation latérale, par mutation à un grade classé sur une qualification inférieure, par rétrogradation par mesure

disciplinaire. » Les autres chapitres traitent de la cessation de fonction, de changements de résidence, de garanties disciplinaires et sanctions, de congés, et de régime de sécurité sociale et retraite.

Nous ne pouvons faire ici une analyse comparée terme à terme de statuts qui, là encore, n'appartiennent pas aux mêmes époques (il faudrait voir le statut du cheminot de 1946 par exemple). Disons pour simplifier que le statut du cheminot se situe dans une zone de complexité sans commune mesure avec le statut du mineur. À titre d'exemple, si les éléments constitutifs de la rémunération cheminote (chapitre 2) sont classiques (traitement, indemnités, prime générale ; plus primes de condition de travail, indemnités, gratifications, allocations), les choses entrent dans un autre registre au paragraphe 2 : qualification, niveaux, positions, échelons, on le sait, représentent un paysage infiniment compliqué qui entretient une bonne part des conversations cheminotes. Pour les mineurs, la structuration de base est apparemment simple : de l'échelle 4 à l'échelle 13, avec conditions de passage d'échelon et grille correspondante de rémunération. Les ingénieurs entrent dans les échelles 14 à 17. Cette apparente simplicité n'est pas due aux nationalisations, elle existait dans les conventions collectives antérieures. Cependant l'élaboration en amont du niveau de rémunération par échelle et, surtout, *par emploi* relève d'un calcul très compliqué, le « système Bedaux », dont le contenu n'échappe pas aux mineurs les plus confirmés.

Sur le principe, les statuts des mineurs, en leur temps, et des cheminots maintenant sont des références incontournables dans les deux professions, en tant que représentantes de l'identité professionnelle et de sa place dans la nation. La question demeure : alors que les mineurs ont gardé leur statut jusqu'à la fin, les cheminots pourront-ils conserver l'intégralité du leur, même si l'activité ferroviaire est promise à une durée quasi certaine ?

IV. Les réalités professionnelles et sociales : comparées et comparables

a) Temporalités des mines et du chemin de fer face à la nature

Le chemin de fer a eu pour but de stabiliser le plus *durablement* possible les conditions naturelles et de créer un réseau stable ; les traces laissées par les emprises désaffectées même depuis longtemps en témoignent ; mais il peut arriver des exceptions catastrophiques comme les éboulements de tunnels et, surtout, les chutes de ponts ou de voies en période de grandes inondations. La mine souterraine propose d'autres degrés de temporalité. D'une part, comme le savent tous les mineurs,

elle extrait des produits dont l'origine remonte à plus de 300 millions d'années ; on découvre régulièrement des fossiles végétaux ou animaux. Après la fin de l'exploitation, le « traumatisme » infligé par l'exploitation au sous-sol fait qu'une région minière le demeure pour longtemps : la stabilisation des terrains, des eaux, des gaz sous la surface prendra au moins un siècle dans la région. Ainsi une « région minière », définie pour toujours par les concessions ancrées dans le sous-sol, revêt un sens différent de la « région ferroviaire », faite de densité d'infrastructures et de trafic. Quant à l'exploitation minière elle-même, elle est par définition évolutive. Faite de chantiers mobiles, elle se donne pour objectif de stabiliser *temporairement* la nature afin d'exploiter ses chantiers mobiles ; elle extrait le charbon dans une alternance continue de construction (creusements, soutènements) et de destruction (foudroyage). Cependant la mine contemporaine moderne, celle qu'ont connue les mineurs de la région, comprend une structure stable de galeries destinées aux transports : personnel, énergie électrique, fluides, communications, mais en premier lieu transport ferroviaire, fondement du transport souterrain. Le chemin de fer est donc omniprésent au fond de la mine. Il était présent jusqu'au pied des galeries dans les mines dont l'exploitation était héritée des méthodes anciennes (voies de niveau avec beaucoup de courbes). Dans les dernières exploitations, le changement radical de méthode s'est exercé de la façon suivante : le rail et les grandes berlines (trains de 200 tonnes) dans des galeries de grande taille ramènent les produits et les hommes jusqu'au puits. Mais en allant plus loin vers les chantiers, le rail est relayé par des moyens qui permettent le transport dans des pentes accentuées. On ne suit plus les courbes de niveau, on va directement au but en creusant des galeries ou des voies « en direction ». On relaye donc le rail par les bandes transporteuses (adaptées au personnel), les télésièges, les escaliers roulants, et surtout les monorails *suspendus* qui permettent les transports lourds au plus près des fronts de taille. Le système de suspension des moyens de transport prolonge la suspension des transports d'énergie, de fluides, et de communications. Il a pour avantage d'être plus flexible, et d'éviter l'entretien des voies, très coûteux, compte tenu de la continue dégradation du sol avec les pressions de terrain.

Au jour, après le puits et la cage (toujours du transport guidé) et dans le périmètre de la fosse ou du siège, c'est encore le règne du chemin de fer : les berlines remontées sont triées, puis déchargées (retournées dans un culbutage), puis renvoyées au fond par un système classique d'aiguillages et de « buttes » où la gravité et le freinage jouent un rôle essentiel. Après traitement (trilage, lavage, re-trilage des produits

suivant leur qualité), le charbon rejoint le transport par wagons, soit interne aux houillères vers les cokeries, centrales, usines chimiques, dépôts et rivages, soit vers la SNCF pour les transports lourds vers les zones de consommation et les bassins industriels.

b) Les identités de la condition salariale : les différentes hérédités du « vrai mineur » et du « vrai cheminot »

Outre le statut, la nature des conditions de production et de travail, les exigences de sécurité à l'égard des travailleurs, des exploitations et du public, la nature fondatrice des catastrophes permettent de s'interroger sur l'identité professionnelle, non point en termes vagues, mais en termes de vérité. Cette interrogation concerne au premier chef les professionnels eux-mêmes : qu'est-ce qu'un vrai mineur ? un vrai cheminot ?

Pour les mineurs, il faut rappeler que la constitution d'une population minière se situe d'abord par la fixation d'une main-d'œuvre souvent agricole qui commence par être mixte (mineurs-paysans, assumant de longues migrations journalières), puis fixée dans les habitats miniers (cités, corons) pour optimiser le rapport entre formation, production, reproduction. Le contrôle patronal sur le travail et les modes de vie est très important ; au point que l'on fera du monde de la mine l'archétype de ce que l'on appelle le paternalisme, notion commode mais imprécise : il suffit de dire que le paternalisme se constitue comme contrôle social et idéologique de la main-d'œuvre, en opposition à l'autonomie ouvrière représentée par le syndicalisme et la politique contestataire. Cependant, contrairement à ce que pensent les observateurs lointains – et qui le seront de plus en plus à mesure que le temps passe – ce monde de la mine, malgré les assertions d'un Ariès, est loin d'être homogène. D'autant plus que l'appel à la main-d'œuvre migrante, et surtout immigrée, est depuis la fin du XIX^e siècle totalement masculine en ce qui concerne les travaux du fond, et appelle un nombre important de nationalités : Belges et Italiens, au XIX^e siècle, Polonais à partir de 1920, prisonniers de guerre, Marocains à partir de 1960, population des anciennes colonies « dénationalisées » puis « renationalisées », des pays de l'Europe de l'Est avec en moyenne un mélange de près de 30 nationalités dans le bassin du Nord – Pas-de-Calais. À cette différenciation considérable des populations s'ajoute celle du sous-sol (nature du gisement et des qualités de charbon, dangerosité, naissance et fermeture des mines) qui entraîne des identifications locales et régionales traduites par la représentation politique et l'électorat. Les délégués mineurs ont une grande importance dans leur capacité de représentation ; nécessairement d'origine nationale (jusqu'à une modification récente), élus, ils

progressent ensuite dans différents mandats, à tous les échelons de la vie politique. Les députés-mineurs n'ont pas été forcément mineurs eux-mêmes mais revendiquent fortement l'appartenance au milieu (citons Basly, Lamendin, Quinet, Martel, Lecœur, pour ne parler que du Nord – Pas-de-Calais, sans oublier Thorez natif de la région, mais élu de la région parisienne). Tout cela forme une corporation de *représentants* très identifiée par le métier, la localité, la région. Plus largement, pour les populations minières, l'ancrage professionnel sur le lieu est extrêmement prégnant : taille, équipement du fond, puits, fosse, cité, groupe de production, bassin, région délimitent des catégories bien identifiées de mineurs différents. Il y a peu encore, différents niveaux d'identification existaient toujours : on était « des mines », « de Lens » (c'est-à-dire : de l'ancienne société des mines de Lens, et donc de la concession) ; de la fosse 12 ou de la cité du 12, ayant travaillé dans telle région du gisement, telle taille, tel métier.

L'ancienneté de la branche et la difficulté à stabiliser la main-d'œuvre ont introduit une très forte hérédité professionnelle : chez les autochtones d'abord, passés de la situation de mineurs-paysans, utilisant régulièrement les lignes de chemin de fer d'intérêt local ou les chemins de fer des mines, aux mineurs héréditaires. Chez certains mineurs polonais aussi dont beaucoup avaient transporté avec eux, de la Pologne à la France, en passant par la Westphalie, l'hérédité professionnelle. Cette hérédité professionnelle continue dans l'après-guerre : les enfants participent aux métiers techniques, à la maîtrise et à l'encadrement. Pour assurer la main-d'œuvre de base, les houillères font appel à des travailleurs européens, qui ne sont pas paysans, mais polyvalents ; puis dans les années 1950-1960, massivement, à la main-d'œuvre marocaine issue, sans transition, de l'agriculture montagnarde de la région d'Agadir.

Le « vrai mineur », légitimé par son hérédité, qui remonte parfois à deux ou trois générations, a sans aucun doute son équivalent chez les cheminots, les « vrais cheminots » chez qui les générations se succèdent désormais souvent sur une plus grande durée, sauf que cette hérédité s'exerce encore statutairement à l'intérieur de la nationalité française. L'hérédité autochtone cheminote s'exerce, comme pour les mineurs, avec un fort ancrage régional. Les agents SNCF issus de la région Nord – Pas-de-Calais y travaillent souvent, même si la mobilité interrégionale des cadres est plus importante. L'hérédité cheminote engendre un très fort esprit de groupe, fait de solidarité, mais aussi de pesanteurs sociales incontestables : rumeurs, ragots, contrôle social, espionnage, complications familiales et affectives se nouent et se dénouent dans la

corporation. Cette société très corporatisée, les mineurs l'ont bien connue, à l'époque des corons et des grandes cités minières (« c'est tout mineur », comme on dit) ; mais cette société unique et ancrée localement s'est largement ouverte et dissoute avec les migrations alternantes et les apports de main-d'œuvre extérieure. Le même phénomène est en cours chez les cheminots : la dissociation entre circulation et infrastructure entraînera probablement des dissociations de catégories de main-d'œuvre et l'appel à des non-nationaux, peut-être aussi dans les métiers centraux.

C'est le moment d'indiquer la grande parenté entre cheminots et mineurs : c'est l'impact de l'œuvre de Zola qui a engendré des archétypes sociaux « naturalisés » et popularisés dans *La Bête humaine* et dans *Germinal*. Si ces romans, qui se situent sur des registres différents du point de vue politique et technique, accumulent les stéréotypes des conditions salariales, ils identifient bien le « vrai mineur » et le « vrai cheminot », l'abatteur-boiseur et le mécanicien. Ils ont fixé aussi les termes de conditions salariales les plus difficiles, où l'entreprise humaine place des hommes dans des milieux hors norme et instables. Mais ces romans ont aussi créé des stéréotypes qui « collent » à la peau des professionnels contemporains. Encore maintenant ils prennent soin de s'en défendre : « Non, disent-ils, la mine et le chemin de fer d'aujourd'hui ce n'est plus *Germinal* ou *La Bête humaine* » ; même si, dans leur for intérieur, ils savent aussi que les conditions du travail ont hérité de certains aspects de cette époque.

c) « *Vrais mineurs* » et « *vrais cheminots* » : identité et authenticité comparées des métiers

L'autre identité professionnelle concerne le métier. Revenons donc aux mineurs. L'étiquette « vrai mineur » est d'abord revendiquée par ceux qui ont été affectés à la production directe, à l'abattage du charbon ; elle l'est aussi par ceux qui ouvrent l'accès à la production, par le creusement de galeries au rocher à l'aide de forages et d'explosifs (les mines). La mécanisation ne change rien, ces deux parties stratégiques de la corporation se veulent toujours rivales : pas d'accès au charbon sans creusement de galeries, pas de sens aux galeries si on n'abat pas de charbon, dont la vérité réside dans le nombre de berlines remontées. L'avantage de la légitimité charbonnière revient cependant aux abatteurs : ce sont les populations les plus nombreuses, les plus exposées aux dangers d'explosion, d'éboulement et de noyage. Et celles sur lesquelles s'exerce le plus durement l'exigence de production. Il reste que les risques pour la santé sont différents : l'empoussiérage des poumons pour les abatteurs (pneumoconiose) ; les poussières de roche pour les foreurs

au rocher (silicose). Inutile de rappeler la dangerosité quotidienne des métiers du fond : dans la période la plus dure de la bataille du charbon, on comptait un blessé pour 1 000 descentes, et un tué pour 1 000 blessés. Dès sa mise au travail à 13, puis 16 puis 18 ans, le galibot comprend que son destin de mineur de fond aux postes clés d'abatteur ou de « bowetteur » (forage de galeries), certes relativement bien payés, ne seront pas exercés tout au long de la vie professionnelle : la blessure, la maladie entraînent l'incapacité, le déclassement, l'éloignement du front de taille et du front de creusement vers les travaux d'entretien, de plus en plus éloignés et isolés des conditions les plus pénibles, mais aussi de l'ambiance collective des chantiers. Avec la législation du travail, les visites médicales opèrent un classement des mineurs par degré d'incapacité. La remontée au jour suit, avec diminution de salaire et sentiment considérable de perte d'identité. Les mineurs « à front » ouvriers du fond sont considérés comme le fer de lance de la corporation, les plus en vue. Derrière eux s'activent les ouvriers d'entretien, les techniciens de l'électricité, de l'hydraulique, des transports. Il existe justement une très grande diversité des transports du fond. Comme dans le reste de la mine, les systèmes se cumulent et le dernier venu ne peut jamais remplacer la totalité préexistante. On trouve ainsi, après l'éternelle pelle : les couloirs oscillants, les transports à chaîne raclante, à bande, les monorails, les télésièges. Naturellement, depuis l'origine de la mine règne le transport guidé par rail, avec des trains de berlines de plus en plus lourds. En fait les transports ferroviaires souterrains, avec leurs exigences d'exploitation (postes d'aiguillages, signaux, dépôts de locomotives, ateliers), demeurent la base du transport de personnel et de produits entre fond et surface. Bien sûr, les transports ferroviaires miniers de surface sont proches dans le principe de toute exploitation du rail (la vitesse en moins) : les « chemins de fer des mines » sont omniprésents, ont un esprit de corporation à l'intérieur du monde de la mine et transportent aussi bien du fret que des voyageurs.

L'évolution technique a profondément fait évoluer les métiers du fond et du jour. Ceux-ci se sont considérablement diversifiés avec l'électrification lourde (années 1960), créant des possibilités de formation technique et de reclassement souterrain des mineurs (les électromécaniciens et les hydrauliciens). Au jour, existent de tout temps les activités de transformation du charbon : cokeries, fabrication de gaz, chimie, industrie des plastiques, centrales électriques. Les métiers du jour sont souvent plus qualifiés que ceux du fond, mais plus routiniers et moins dangereux, donc moins considérés dans les représentations et la mythologie minières.

On est donc un « vrai mineur » pendant un temps, avec un point de vue de supériorité par rapport à « ceux du jour ». Mais rares sont ceux qui finissent leur carrière au fond, sauf dans les derniers temps d'exploitation. En tous cas, la mémoire que nous avons recueillie situe chez ces vrais mineurs la fierté du métier, les équipes performantes, les rendements, mais avec une pénibilité incontestable et inoubliable. Les syndicalistes affirment qu'il faut avoir été un vrai mineur (et un bon mineur) avant de prendre des responsabilités et d'être reconnu. Et les délégués mineurs à la sécurité doivent avoir exercé pendant dix ans dans le classement « mineurs de fond » avant de postuler à l'élection.

Cet ensemble de contraintes dans des conditions de travail pénibles et dangereuses crée un monde hiérarchisé très dur, d'autant plus que la pyramide des emplois est très plate : un directeur de siège, une demi-douzaine d'ingénieurs, deux ou trois chefs-porions, une douzaine de porions, des surveillants de travaux, une armature de techniciens dans tous les domaines définis ci-dessus par le règlement des mines et un secrétariat minimum, tout cela pour 2 000 ou 3 000 mineurs et 500 ouvriers du jour ; la production peut être de deux ou trois millions de tonnes par an, autant qu'une compagnie privée avec 12 fosses dans les années 1930, mais rien en comparaison des rendements américains ou encore mieux des rendements australiens en mines découvertes.

Qu'il s'agisse du corps (des Mines) ou des ingénieurs des Mines, la hiérarchie, comme le reste de la corporation, distingue donc bien « le fond » et « le jour » ; ceux du fond regardent ceux du jour avec condescendance ; les ingénieurs du fond ont la hantise de l'accident, des difficultés imprévisibles de terrain et de dégagements de gaz, des exigences de production, confrontés régulièrement à de grands conflits sociaux ; ils voient ceux du jour comme des techniciens chargés de faire tourner des machines, sans autres problèmes que purement techniques.

Ajoutons que les mineurs travaillent non seulement dans des chantiers mobiles, dont la destinée est le foudroyage et la disparition dans l'éboulement contrôlé, mais les installations « fixes » souterraines déterminent des paysages souterrains dont la destinée est la disparition inéluctable avec le rebouchage des puits et le noyage de la mine. Aucun mineur ne peut retourner sur les lieux où il a travaillé. Avec l'abandon, ou au mieux la municipalisation de l'habitat minier, c'est le cadre familial qui disparaît lui aussi, soit dans un contexte de dégradation affligeant, avant arasement, soit éventuellement dans des rénovations de qualité.

Les lieux de travail se réduisent en nombre en raison des concentrations d'activité, comme ce fut le cas lorsque les puits de concentration réunissaient plusieurs anciennes fosses pour en faire une

seule, beaucoup plus puissante : l'augmentation de la vitesse des transports et des machines, l'accroissement des volumes traités ont leur équivalent, en France dans les années 1960, avec l'électrification du rail.

Le travail ferroviaire, par opposition à celui de la mine, se fait en surface (et aussi en tunnels) ; il comprend des métiers très diversifiés, et beaucoup de postes isolés (postes d'aiguillages, de contrôle informatisé ou non) ; la gestion du trafic, par l'infrastructure, repose sur une population nombreuse, souvent peu considérée, comme les agents d'entretien des voies, justement les « vrais » cheminots au sens étymologique, ou les agents du triage, aux métiers cachés mais souvent dangereux. L'opposition « jour/fond » se retrouve dans l'opposition entre les « roulants » et les autres. Même si ceux-ci sont indispensables à la production, pour leurs activités de service et d'entretien, les « seigneurs du rail », les « sénateurs », ce sont les conducteurs. Avec certaines différences par rapport aux « vrais mineurs », ceux qui se considèrent comme les « vrais cheminots » forment une corporation dans la corporation, avec un syndicat très identifié (FGAAC) qui n'a cependant pas le monopole, la CGT ayant aussi sa place. Leur rôle stratégique dans la production n'est pas à démontrer. Leurs qualifications, leurs responsabilités, leur formation leur donnent une place à part. Comme les mineurs « à front », ils font la production et, réciproquement, peuvent la bloquer en cas de conflit. Mais, à l'inverse des mineurs, groupe le plus nombreux, ils représentent un nombre faible, mais stabilisé, depuis le passage de la vapeur à l'électricité, et depuis la réduction des effectifs avec la conduite « agent seul ». Comme pour les mineurs, la pénibilité du travail d'agent de conduite réside dans l'éclatement et le décalage des horaires ; mais à l'inverse, ce métier est devenu très solitaire, les nouveaux roulements réduisant les rencontres et la solidarité dans les dépôts. Ce métier est devenu encore plus hiérarchisé : entre la manœuvre, le fret (ouvert à la concurrence en 2005), le TER, le Corail et le TGV, l'éventail des vitesses, des techniques, de la modernité des équipements s'est élargi. Les agents commerciaux train (ACT) forment d'autres catégories de roulants, avec leurs avantages et leurs servitudes.

Si l'on a retenu les équipages prestigieux de l'époque « vapeur », avec mécanicien et chauffeur affectés à leur machine, contrôlant l'entretien, et appelés parfois « gueules noires » comme les mineurs, on doit aussi retenir la pénibilité de ce travail d'équipe et sa hiérarchisation extrême. Le mécanicien d'aujourd'hui sur matériel banalisé est ainsi l'héritier des anciens opérateurs de machines à vapeur, comme le mineur sur haveuse ou rabot électrifié, dont l'emploi est aussi banalisé (il change de chantier donc de matériel d'exploitation), est l'héritier de la petite équipe

de l'ancienne époque regroupant abatteurs, boiseurs et hercheurs (pelleteurs). Cette identité stratégique participe, avec l'aide du public et de l'opinion, à l'évocation du mythe professionnel, sachant que l'évolution technique tend, au dire des opérateurs mêmes, à démythifier ces métiers. Les mineurs ont peut-être mieux résisté à ce processus ; mais il faut constater que, avec le temps qui passe, le mythe du travail en sous-sol perd de son pouvoir identificateur.

Pour évoquer une autre opposition, les mineurs remontent au jour pour raison de santé, rarement pour raison disciplinaire, alors que les conducteurs sont descendus de machine le plus souvent pour raison disciplinaire et moins pour raison de santé.

d) Les bouleversements dans les métiers engendrés par les changements techniques

Ainsi, l'une des grandes questions qui réunit les cheminots et les mineurs réside dans les bouleversements introduits par le changement technique : électrification, automatisation, informatisation. Les mineurs ont connu une révolution comparable avec la mécanisation lourde du fond : le soutènement primitivement assuré par des étaçons unitaires (de bois puis métalliques, puis hydrauliques), en association avec l'abatage au pic, puis au marteau piqueur, puis avec des machines tournantes (haveuses), ou raclantes (rabots), est alors assuré par des boucliers à fonctionnement hydraulique, protégeant les mineurs, et permettant d'activer des machines beaucoup plus puissantes. Les mineurs sont alors réposés à l'avancement du bouclier (soutènement marchant).

La mine moderne souterraine œuvre dans un espace d'incertitude et ne peut arriver à un tel niveau de rationalisation, compte tenu de la variation exceptionnelle de la nature des chantiers. Les attributions de tâches sont décidées à la prise de poste en fonction des difficultés en cours dans le programme de production. Dans le Nord – Pas-de-Calais, les systèmes de production traditionnels ont persisté : pour que les moteurs des machines d'abatage puissent avoir leur place dans la veine non encore abattue, il est nécessaire de préparer une excavation (« niche ») ; celle-ci est réalisée « à l'ancienne » par un opérateur autonome travaillant au marteau-piqueur, au pic, assurant lui-même le boisage de son espace et le pelletage des produits. Ce mineur était le plus souvent marocain. Parmi les « vrais mineurs » à front de taille existaient donc d'autres mineurs « encore plus vrais », détenteurs des savoirs anciens reconstitués. Ailleurs, les boisages traditionnels (boisages « anglés ») étaient toujours nécessaires pour contrer l'affaissement des cadres métalliques modernes.

Il est certain que la comparaison entre mineurs et cheminots, même légitime, pose d'autres problèmes : le ferroviaire a continué d'investir dans la rationalisation du travail, de sorte que l'attribution des tâches (comme les roulements) relève de techniques informatiques sophistiquées qui donnent aux agents « roulants » plus de prévisibilité dans leur emploi du temps. Réciproquement, si les moyens informatiques permettent de sécuriser les circulations, ils peuvent aussi, par exemple, augmenter sans limite la complication des méthodes de calcul des salaires.

Pourtant, la modernisation du rail ne s'est pas faite d'un coup, et l'on trouve partout des témoins des anciens modes d'exploitation : aiguillages manœuvrés au levier, triage télécommandé par un distributeur à billes (un objet historique au triage de Lille-Délivrance), locomotives anciennes toujours en service ; sans compter les innombrables métiers d'entretien historiques (nettoyage, huilage, graissage).

C'est cependant le processus de modernisation qui constitue l'un des grands terrains communs entre mines et chemins de fer et, donc, entre mineurs et cheminots. Évoquons (superficiellement) la question des modèles de référence. Remarquons d'une part que la France est située entre deux voisins « lourds » : la Grande-Bretagne et l'Allemagne. C'est la Grande-Bretagne qui a mis au point les pompes d'exhaure à vapeur pour les mines puis les machines minières à vapeur, puis le chemin de fer à locomotives ; et ce sont ses matériels et ses techniciens qui ont guidé les premiers pas des chemins de fer français. Le « modèle britannique » est toujours présent dans le sens de circulation des trains. Ensuite, l'Allemagne rivale, puis ennemie, a été aussi inspiratrice, sinon modèle parfois. Elle démontre très tôt ses compétences en électrification (record du monde sur rail à 220 km/h dès 1910) et a de toute façon une puissance de recherche et d'innovation en avance et de loin sur les moyens français. Les innovations françaises en matière d'électrification ferroviaire et de système technique doivent sans doute à cette rivalité. Dans le domaine houiller, les références techniques dans les mines françaises empruntent aux deux pays : machines d'extraction bicylindroconiques et longues tailles (*long walls*) utilisées en Grande-Bretagne, d'un côté ; machines de type « Koepe » (allemand) de l'autre. L'électrification du fond avant Courrières se fait avec des machines britanniques, allemandes, américaines et françaises. Elle restera limitée en puissance après la catastrophe de Courrières (1906), qui met en évidence le retard français : ce sont des sauveteurs allemands qui interviennent avec les pompiers de Paris et c'est ensuite que les mines françaises créent des postes de secours et des stations d'expérimentation comme leurs voisins. Dans les années 1960, l'apogée de la houille, en France, s'appuie

sur des installations de soutènement, d'abattage et d'extraction d'inspiration allemande (machines Westphalia, extraction par poulies Koepe). Dans l'ensemble, les ingénieurs français et les professeurs d'écoles des mines situent les exploitations allemandes à un haut niveau en raison des techniques et de la formation de la maîtrise supérieure (les porions)

Pour en revenir à la modernisation du côté du chemin de fer, et sans pouvoir entrer dans les détails techniques, indiquons que l'électrification du réseau nord se fait dans les années 1955-1960 en 25 KV : de nouvelles locomotives (BB et CC 12000 et 14000) permettent la traction de trains lourds de charbon et coke depuis le Nord (Valenciennes) vers la sidérurgie Lorraine (par Thionville), avec au retour les chargements de minerai de fer destiné à la sidérurgie du Valenciennois. Les locomotives rapides raccourcissent le trajet mythique Paris-Lille à moins de deux heures pour les TEE (Trans Europe Express²¹). Vitesse et puissance sont donc associées et, pour cela, exigent de nouvelles sources de production d'électricité : avant la généralisation du nucléaire, ce sont bien sûr les centrales électriques au charbon de dernière génération (dans les années 1960 également) qui assurent l'approvisionnement. La démarche est la même dans le monde de la mine. L'exploitation du bassin se concentre en un nombre restreint de très grands sièges modernisés où l'évacuation des produits se fait par des machines d'extraction géantes enlevant des cages de 20 tonnes à 60 km/heure sur 700 mètres de puits. Au fond sont installées des machines d'abattage engageant 1 000 KW, associés à des soutènements hydrauliques d'une solidité bien plus grande que précédemment et évacuant 600 à 1 000 tonnes de charbon par chantier et par poste (10 000 tonnes par chantier avec les haveuses géantes allemandes ou russes). La transformation des conditions de travail et des métiers est évidente dans les deux cas : nouveaux opérateurs des nouvelles machines au fond de la mine, nouvelles catégories de techniciens pour la mise en œuvre et l'entretien, nouvelles catégories de dispositifs de surveillance pour se garantir contre tout risque d'explosion (télémessure de grisou et télédéclenchement en cas de problème). Les métiers de la conduite en traction électrique changent radicalement par rapport à la vapeur, avec de nouveaux dispositifs de contrôle et d'automatisme comme la VACMA (veille automatique par contrôle du maintien d'appui), puis le KVB (contrôle de vitesse par balises), puis l'informatisation des postes de contrôle du trafic. La radio généralisée permettra la conduite à « agent seul », après une série de luttes pour la conservation de l'emploi (un classique dans tous les métiers

21- Des TEE, trains rapides de luxe, ont circulé entre Paris et Bruxelles de 1957 à 1987 ; les TEE Paris-Lille-Tourcoing (le *Gayant*, le *Faidherbe*, le *Watteau*...) entre 1978 et 1987.

de pilotage, en France et ailleurs). Ainsi, dans les mines comme dans les chemins de fer, l'augmentation de la puissance installée est-elle associée à une augmentation de la logique et de la sécurité installées : productivité et sécurisation doivent aller de pair.

L'électrification lourde et les machines de puissance permettent de conduire le bassin minier jusqu'à la fin de son activité. Pour la SNCF, et c'est une différence de taille, elle permet d'engager la dernière génération de transports de voyageurs, le TGV à partir de Paris dont l'inauguration se fait à Lille en mars 1993. Pour les cheminots, c'est un nouvel étage dans la hiérarchie des compétences et du prestige ferroviaire. Pour certains, c'est le noyau porteur de la future SNCF : le fret banalisé, le réseau ouvert à la concurrence dans une autre société, les transports en commun (TER) régionalisés, et les trains *Corail* perplexes devant leur avenir. C'est une sortie incontestable de l'ancien chemin de fer, qui n'a rien à voir malgré tout avec la fermeture définitive des exploitations charbonnières.

e) Cadres de vie et de travail face aux récessions

Les cheminots, comme les mineurs, sont confrontés à la disparition progressive soit de leur cadre de vie (les cités cheminotes, les équipements, les bibliothèques), soit de certains lieux de travail (gares, haltes, dépôts, triages, ateliers) où se situent l'ancrage profond de l'identité ferroviaire. Les sites miniers disparaissent, mais les sites ferroviaires aussi. Les mines, comme les chemins de fer, ont vécu les processus de concentration de sièges ou de sites (ateliers, dépôts, triages), et l'arasement ou l'abandon d'autres installations, le reliquat étant progressivement reversé aux communes. C'est un aspect important de la reconversion et de la réhabilitation. Mais la grande question qui demeure au sein de ce processus est le rapport aux environnements social et professionnel. Du point de vue social et urbain, il faut rappeler que l'ensemble des dispositions concernant l'habitat et les œuvres sociales a fait partie d'un certain projet patronal de capitalisme social qui n'est pas étranger aux pressions sociales et politiques du moment et aux volontés de contrôle et de discipline. Ce principe a été conservé, sous d'autres conditions, après les nationalisations. Maisons individuelles, jardins ouvriers, coopératives, organismes de soins et de santé, retraite ont permis aux compagnies minières et ferroviaires de stabiliser la main-d'œuvre et de lui donner un minimum d'hygiène qui était inconnu dans les logements insalubres des ouvriers des grandes métropoles industrielles. Cette parenté entre condition des mineurs et des cheminots a fait partie de la nature hégémonique de ces industries.

Les mineurs et surtout maintenant les veuves de mineur vivent parfois encore dans des logements de cités ou de corons dégradés, ou dans des zones dégradées : ce sont des témoins d'une période révolue et c'est un problème important pour les communes ou les organismes de gestion de l'habitat. Les réhabilitations existent, mais tout ne peut se faire en même temps. Il existe donc une juxtaposition de situations qui ne donnent pas toujours le moral. La situation est la même pour les cheminots : malgré la pérennisation de la branche, la gestion des cités et l'abandon des équipements entraînent une version négative de l'environnement. L'accès à la propriété, comme pour les mineurs, est aussi une fuite.

La grande différence réside cependant dans la situation de l'environnement professionnel. Pour des raisons de motivation, de sécurité et de productivité, la mine moderne, jusqu'à la fin de l'exploitation, a engendré, même avec du matériel ancien, une augmentation constante de la qualité de l'environnement professionnel : les responsables ont tenu à ce que la mine finissante soit plus sûre et plus « belle » que jamais, et ils y sont parvenus. Les nettoyages des machines, des panneaux, des équipements étaient redoublés, d'autant plus que la main-d'œuvre était largement disponible. C'était un hommage au métier et à la fierté des mineurs. De plus, la pression pour la productivité a été maintenue jusqu'au bout, afin de conserver un tonus certain chez les mineurs, et pour maintenir leur vigilance à l'égard de la sécurité. Le matériel utilisé n'était plus neuf, mais il était en excellent état de marche et de présentation. La fierté des mineurs et leur conscience d'appartenir à une hégémonie (industrielle et régionale) ne pouvaient être bafouées. Bien plus, des innovations, de nouveaux automatismes appuyés sur l'informatique et l'électronique ont été testés jusqu'à la fin, dans l'espoir, si la France ne faisait plus de charbon, de néanmoins conserver et exporter un savoir-faire.

L'environnement professionnel des cheminots se situe au contraire dans des domaines différenciés. Le TGV et les lignes à grande vitesse sont au-dessus du lot ; les ateliers d'entretien, les dépôts, les triages sont évidemment aux normes de sécurité et de production, bien que parfois menacés. De toute évidence la cohabitation de secteurs très modernes et de secteurs anciens est indissociable des branches en évolution. Par contre, l'environnement général (réseau, voies et bâtiments) en région – et il ne semble pas que le Nord – Pas-de-Calais soit exceptionnel – est dans bien un triste état, d'autant plus que les zones très dégradées contrastent avec celles qui ont été réhabilitées ou ont résisté. À titre d'exemple, sur le service TER SNCF de l'ancien bassin minier

(axes est-ouest et nord-sud) les stations en ruine, abandonnées, pas entretenues, avec quais effondrés ne résistent pas au temps. L'herbe envahit les voies, même dans les gares les plus importantes. La plaie du « tag » et des dégradations, sur le matériel et sur les installations, est une insulte aux cheminots autant qu'aux voyageurs. L'aspect du matériel est décourageant, car même vieux il pourrait être propre. Mais dans l'espace public le chemin de fer et, parfois, les cheminots sont des cibles. Ce lieu n'est pas celui d'un procès sur les répartitions des responsabilités et les financements, mais celui d'un constat comparatif, et un hommage aux cheminots qui acceptent de travailler dans de telles conditions. En référence à l'hégémonie de la Compagnie du Nord et de la région Nord de la SNCF, les cheminots disent que le chemin de fer régional contemporain doit redevenir lui-même, en correspondant à un minimum de qualité d'environnement digne d'un service public.

V. La recherche de la sécurité maximum dans l'exploitation : *leitmotiv* chez les mineurs et chez les cheminots

a) Règlements et contrôles

La dangerosité des chantiers et la difficulté d'exploitation engendrent la nécessité d'une surveillance administrative des mines et d'une législation. C'est le corps des Mines, choisi dans le meilleur classement de l'École polytechnique, qui alimente le Conseil général des mines, et l'administration de tutelle, placée sous l'autorité du ministère des Travaux publics et des Mines (ou de la Production industrielle, suivant les époques) dont les fonctions d'origine sont de contrôler les exploitations et aussi d'apporter des améliorations par leurs observations en France et à l'étranger. Le financement est assuré par une cotisation à la tonne ; le corps des Mines aura aussi en charge le contrôle des machines à vapeur, dont les machines fixes (décret, dispositions, ordonnances impériales ou royales de 1810 à 1839). L'ordonnance du 22 juillet 1839 fixe les règles pour les épreuves des chaudières des machines locomotives employées dans les chemins de fer²². Si les conditions d'exploitation des chemins de fer sont bien différentes, elles sont soumises elles aussi à un corps de contrôleurs, appartenant au corps des Ponts et Chaussées. Sauf erreur, il semblerait que le Conseil général des ponts et chaussées se soit parfois regroupé avec celui des mines au début du XIX^e siècle, puisqu'on trouve en 1812 un « directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines ».

22- « Du statut du mineur à la gestion sociale des fermetures », in O. Kourchid et Rolande Trempé (dir.), *op. cit.*, p. 60.

Dans tous les cas, l'administration produit des règlements d'exploitation qui évoluent avec le changement technique et tiennent compte des expériences malheureuses causées par les catastrophes.

Pour les mines il s'agit entre autres du *Règlement général sur l'exploitation des mines de combustibles minéraux solides*, puis du *Règlement électrique des mines et carrières* (REMCA) ; ces règlements fixent certes les obligations, mais aussi les interdictions qui ne peuvent être transgressées qu'avec l'accord signé de l'administration ; celle-ci approuve ou non les demandes de dérogation exposées par l'exploitant. Les règlements déterminent aussi les matériels à utiliser obligatoirement suivant les normes du service des Mines (qui relaye les expertises vers des agences comme l'APAVE, créée en 1874, et ensuite, après 1947, pour les contrôles pour agrément, vers le CERCHAR (Centre d'études et de recherche des charbonnages de France).

La liste des titres principaux du *Règlement général des mines* est la suivante : installations de surface (terrils), puits et galeries, transports et circulation en galerie et plans inclinés ; machines du fond, machines d'extraction et câbles ; travail au fond ; aérage ; éclairage ; explosifs ; dégagements instantanés et coups de toit ; hygiène et sauvetage ; plans et registres.

Les activités ferroviaires ont pour référence le *Règlement général de la sécurité des chemins de fer*. Il semblerait que la SNCF dispose de beaucoup plus d'autonomie en matière de matériel (en liaison avec les fabricants), et de réglementation²³.

b) Des catastrophes pourtant

Dans ces deux industries stratégiques, mettant en œuvre de grandes énergies (cinétique, ou explosive), une des notions fondamentales est celle de catastrophe. Ces catastrophes ont des causes dominantes relativement constantes sur la longue durée : coups de grisou pour les houillères, collisions pour le ferroviaire. Ceci malgré les capacités des deux systèmes à réaliser des retours d'expérience valables. À une différence près, qui a un impact sur la qualité politique de ce retour : les chemins de fer transportent du public et sont en contact avec le public ; la mine demeure corporative. À l'exclusion de certains éboulements de terrils sur les habitations, l'accident y demeure donc purement professionnel.

23- Le RGS est élaboré par l'entreprise et soumis à l'approbation de la tutelle, intervention de Pierre Messulam, dans O. Kourchid (dir.), *Contrôle des énergies et sécurités industrielles*, Actes de la journée d'étude interdisciplinaire du 5 juin 1991 (mines, nucléaire, chemins de fer), CNRS-PIRTTEM, IFRESI-CNRS Lille, Groupe de recherche 55 « Mines », Paris, 1992, p. 28.

Pour ce qui est des mines, le martyrologe est terrible : 38 catastrophes collectives de plus de 100 victimes répertoriées en Europe et aux États-Unis, dont la plus grande en Europe, celle de Courrières, le 10 mars 1906, avec 1 099 morts. 50 catastrophes (accidents collectifs) de 1907 à 1944, dont la plus importante de tous les temps celle de Honkeiko, en 1942 en Mandchourie occupée par les Japonais (1 549 morts), et encore plus de 200 catastrophes de 1945 à 2000. On estime actuellement à 100 000 le nombre annuel de décès de mineurs dans le monde, en 2005, sachant d'une part que le taux de déclaration aux instances nationales et internationales est dépendant des rapports entre États et industrie, et d'autre part que le charbon est exploité massivement dans des pays les moins réglementés, ou les moins soucieux du respect de ces règlements. En outre, les accidents mortels individuels dans les mines sont très nombreux, et représentent plus de décès que les accidents collectifs. Outre les chutes de rocs, les ensevelissements et les chutes, ils sont causés le plus souvent dans les transports : percussion par un train de berlines dans ces espaces très exigus ; accidents à l'occasion de l'accrochage, du décrochage et du freinage des berlines (l'agent est dans une fosse et allonge le bras entre les roues pour crocheter l'attelage). Ces accidents sont tout à fait comparables à ceux qui interviennent dans les triages (freinage, dételage), et dont on ne fait pas état en dehors de la profession, puisque ce sont des accidents individuels du travail.

Si les accidents individuels font l'objet de règlement et d'ajustements au coup par coup (le dernier mort dans les mines du NPC a été victime d'un accident de transport en monorail suspendu : le train qu'il conduisait est tombé à une aiguille mal orientée), les grandes catastrophes engendrent – en principe – une réflexion fondamentale remettant en cause la totalité du système et des modes de pensée : c'est l'accident fondateur. Courrières fut l'un de ceux-là, fait de paradoxes : à cette époque, la sécurité augmente radicalement dans les mines françaises, en particulier grâce à la loi instituant les délégués mineurs à la sécurité élus (1890) ; la compagnie reçoit un prix en 1900 pour ses succès en matière sécuritaire ; elle connecte ses puits pour faciliter le sauvetage. Mais l'administration des Mines, qui reconnaît le grisou, sous-estime le danger des poussières explosives (encore plus dangereuses) qui ravagent 120 km de galeries avec des propagations de flamme atteignant la vitesse du son ; elle ignore les recommandations des délégués mineurs d'interdiction de descente car il y a un incendie en cours. Le règlement est cependant respecté, car il n'interdit pas les lampes à feu nu dans des mines qui seront considérées plus tard comme « franchement grisouteuses », et n'oblige

pas au nettoyage des poussières. La conjonction de facteurs (feu nu, réserve d'explosifs qui ne sont pas de sécurité, possibilité d'étincelle avec un outil) déclenche une explosion locale qui se propage à la poussière. Enfin, le sauvetage est insuffisant.

Courrières suscite une émotion politique nationale et internationale considérable ; une commission d'enquête parlementaire et un jugement concluent au non-lieu ; mais les grèves de 1906 expriment une révolte profonde contre l'exploitation et les conditions de travail. Elles sont durement réprimées par Clemenceau. Suivent une refonte considérable du règlement (et une grande méfiance à l'égard de l'électricité), l'obligation de postes de secours répartis avec sauveteurs, et la création de centres de recherche et d'expérimentation sous la responsabilité conjointe des exploitants et de l'administration qui conduiront au CERCHAR. La dynamique sécuritaire des mines s'internationalise également en ces occasions : réunions de recherche, commissions de recherches techniques (Co RT) après la catastrophe de Marcinelles en Belgique, qui fait 263 morts en juillet 1956. Actuellement, l'internationalisation de la production charbonnière dans les pays en développement diminue paradoxalement l'internationalisation des recherches et des normes.

Les catastrophes ferroviaires ont été nombreuses dans le monde et les plus graves se situent le plus souvent, là aussi, dans les pays en développement. En Europe, certaines sont restées relativement confidentielles car intervenues en temps de guerre (plusieurs centaines de morts dans la région de Grenoble en 1916 ; 227 victimes à Quintinshill, Grande-Bretagne, 1917). En France on dénombre un certain nombre de catastrophes récentes, dites « historiques », car elles frappent l'opinion par les circonstances et le nombre de victimes, et ont les mêmes effets sur les réflexions et les refontes réglementaires et techniques. Dans les années 1980, en France, « Argenton-sur-Creuse » en 1985 (excès de vitesse sur signalisation complexe, déraillement, et collision de trains) entraîne une refonte des signalisations et de l'information des conducteurs ; « Flaujac » la même année (collision sur voie unique) donne lieu à une amélioration des communications ; « gare de Lyon » en 1988 (collision entre un train au freinage amoindri, avec un autre stationné en bout de quai, plus de 50 victimes), met en évidence la suite catastrophique d'événements ayant conduit à ce qu'un expert appelle le «Tchernobyl » français du chemin de fer. La responsabilité de l'agent de conduite est souvent pointée du doigt, mais il faut rappeler que c'est le système sécuritaire qui est en défaut puisqu'il autorise la déficience. C'est pourquoi on désigne le « lampiste » comme coupable, par commodité juridique

et pour la protection des décideurs. Dans le cas de la mine, le « lampiste » existe aussi, concrètement parlant, puisque des accidents par explosion de grisou dues aux lampes (ouvertes, rallumées, déficientes, ou mal entretenues) se sont produits à plusieurs reprises dans l'histoire.

Pendant il faut souligner que toute l'évolution technique et réglementaire sécuritaire consiste à ajouter des systèmes de contrôle et de protection technique pour pallier une déficience humaine.

c) Logique et méthodes du freinage

C'est le moment d'indiquer que la parenté certaine entre les mines et le chemin de fer réside dans l'instauration de dispositifs de freinage et d'automatisme. En ce qui concerne l'énergie cinétique, les machines d'extraction (avec freins à mâchoires puis à disques) sont munies d'enregistreurs, d'arrêts automatiques en cas d'incapacité du conducteur, d'évite molettes (resserrement des guides de cage pour bloquer celles-ci dans le chevalement, taquets de sécurité) ; des freins de secours sont installés (dits « parachutes »), car les accidents de cage arrivent encore au XIX^e siècle. Tous les transports du fond ont des systèmes de freinage déclenchés sur échauffement ou survitesse. Dans les années 1960, les machines d'extraction destinées au matériel seront totalement automatisées et déclenchées du fond par les « encageurs de berlines », le machiniste du jour confirmant les signaux. Les chemins de fer ont la même démarche, puisque les freins Westinghouse à air comprimé introduisent au milieu du XIX^e siècle un automatisme de mise en œuvre en cas de rupture d'attelage, et que la manœuvre du frein passe peu à peu d'une fonction spécifique (garde-frein) à une commande centralisée au niveau du conducteur. L'accident de la gare de Lyon met en évidence le facteur humain (voyageurs et signal d'alarme), relayé par un facteur technique (disparition des réserves de freinage), et prolongé par une gestion stressée par le conducteur (ne pas rester en rade sur la voie). L'introduction de méthodes importées (le KVB pour les excès de vitesse) prolonge le dispositif sécuritaire fondamental, le réarmement de la conduite par le conducteur (VACMA) ; mais il ne faut pas en rester là, et la hiérarchie des agents de conduite a aussi été modifiée, avec les agents d'encadrement, cadres à la fois intermédiaires et issus du milieu. L'exploitation du TGV démontre jusqu'à présent que l'accroissement considérable de productivité par la vitesse peut (à l'inverse de la voiture) engendrer une sécurité pour le moment exemplaire ; il est vrai que le TGV représente l'accumulation de tout ce que l'on peut imaginer en matière de roulement et de protection de la voie ; mais on espère que la SNCF « cogite » régulièrement des scénarios catastrophes, pour en assurer la prévention.

Une question freinage fondamentale est spécifique à la mine, c'est celle qui s'applique aux dégagements considérables d'énergie chimique dans le cas des explosions de grisou et de poussières. Courrières a rendu obligatoire la généralisation d'« arrêts-barrages », bacs de schistes ou d'eau qui se renversent automatiquement dans le cas d'une explosion (qui a donc eu lieu). À ce freinage technique s'ajoutent des freinages institutionnels : règlements, application par les exploitants et contrôle par l'administration, consolidation du rôle des délégués mineurs (qui peuvent interdire une taille, ou une exploitation), prévention de l'explosion de poussières par la schistification des parois ; mesures des teneurs de plus en plus fréquentes, automatisées et enregistrées ; adjonction d'eau dans les gros matériels susceptibles de provoquer des étincelles²⁴.

VI. Militantisme et luttes sociales

On sait bien que les mineurs et les cheminots ont été, de tous temps, les porteurs de luttes sociales exemplaires appuyées sur le caractère stratégique des branches. Dans les deux corporations il semble que l'alternance de luttes et de réponses réglementaires ou législatives ait conduit à une situation quasi statutaire comparable, dès la fin du XIX^e siècle. Sans doute doit-on accorder aux mineurs une certaine antériorité : les lois minières « Napoléon » tendent à protéger l'exploitation, l'exploitant et les travailleurs. À la fin du siècle, le syndicat national se crée en 1883 (1884 pour les cheminots, après les syndicats de mécaniciens), puis viennent (dans les mines) les premières conventions collectives françaises orales (1889) puis écrites (1891), les premiers délégués à la sécurité élus (1890), les premiers pas des lois sur les accidents du travail (1898), les premiers congrès syndicaux européens.

Pendant, le contrôle de l'État sur le chemin de fer crée très rapidement un statut de salariés commissionnés ou soumis à la surveillance de l'administration qui implique en revanche certains avantages sociaux de la part des compagnies²⁵. En matière d'habitat, de jardins ouvriers, de systèmes de soins et de garanties sociales, les mines et les chemins de fer s'émulent sans doute, mais se rejoignent certainement, bien en avance sur les autres industries.

24- Voir O. Kourchid et Jean-Claude Rabier (dir.), *Freinage, contrôle, régulation, des sciences et techniques aux sciences sociales*, Paris, L'Harmattan, 2004.

25- Voir O. Kourchid, thèse citée ; Jean-Claude Poitou, *Nous les mineurs, 1983-1983*, Colmar, Fédération nationale des travailleurs du sous-sol CGT, 1989 ; Joseph Jacquet (dir.), *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Fédération nationale des cheminots CGT, Paris, Éditions sociales, 1967.

a) *Des professions emblématiques de la classe ouvrière*

Outre le fait que ces professions font ou ont fait partie des plus syndiquées en France (60-70 % aux meilleures périodes, 30 à 40 % autour de l'an 2000), le mineur et le cheminot font tous deux partie de la représentation archétypique de la classe ouvrière, avec quelques autres comme les métallos. Le volume des populations réunies dans un même métier est un facteur, ainsi que la répartition plus concentrée sur le territoire. En théorie marxiste, les mineurs font partie des producteurs stratégiques, fonctionnellement relayés par les cheminots. Il est impossible de répertorier ici le rôle des deux corporations dans les changements politiques et sociaux. Les exemples ne manquent pas de grèves stratégiques chez les mineurs de tous pays, dans les périodes cruciales de changement politique (Asturies, Bolivie, Pérou, Roumanie, Ukraine, Sibérie, Afrique du Sud, Grande-Bretagne et peut-être un jour Chine ou Inde, pour ne prendre que quelques exemples). En France toutes les grandes grèves des mineurs ont eu un impact politique considérable, ont marqué les régions et la nation et ont entraîné des mouvements de solidarité nationaux et internationaux. Ces mouvements sont indissociables de la présence d'un *leadership* chez les mineurs qui, dans la période récente, mériterait un inventaire. Nous avons cité plus haut quelques noms, démontrant que l'ancrage militant « mineur », par exemple au parti communiste et à la CGT, fut un temps incontournable ; il faudrait en faire une illustration statistique plus vaste au niveau de l'accès aux responsabilités politiques supérieures dans les pays dits « charbonniers ». Honecker en RDA, Gierak en Pologne (ancien mineur d'Ostricourt), Khrouchtchev ancien responsable des mines d'Ukraine témoignent d'une époque où être ancien « mineur » était cohérent avec la représentation de la « vraie » classe ouvrière. N'oublions donc pas Stakhanov, *record-man* de production pendant un poste, puis député, dont le nom a justement été associé à l'émulation socialiste et aux brigades de production, et a servi de cache-misère pendant les purges des années 1930.

L'identité cheminote comme archétype de la classe ouvrière est selon nous réelle, mais moins explicite. Les cheminots ont été fortement impliqués dans les époques révolutionnaires comme en 1905 et en 1917 en Russie. Suivant les thèses économistes et structurelles (anglo-américaines) de la propension à la grève, les mineurs se sont largement plus mobilisés que les cheminots ; si l'on y ajoute les thèses politiques plus prégnantes en Europe, c'est encore vrai. En France la propension à la grève des cheminots dans l'entre-deux guerres fut moindre que celle des mineurs, ce qui donne plus de relief encore à la grande grève de 1920.

Après la Libération, il faut distinguer deux époques et pour cela, outre l'aspect stratégique de l'industrie, il faut revenir sur les situations de travail qui déterminent les modes d'action. Pour les mineurs, l'arrêt de la production passe par la mise en grève de la majorité des masses des mineurs, les travailleurs du fond, à partir d'un « foyer » et avec extension progressive aux autres fosses, mines, et éventuellement bassin ; cependant le syndicat a un rôle déterminant en organisant les piquets de grève qui empêchent les mineurs de descendre : d'où affrontements violents avec les forces de l'ordre à propos de la liberté du travail. Les grands conflits de 1945, 1947, 1948, 1952, 1953, 1963 sont dans ce registre. L'autre forme de lutte, de la dernière chance, est l'occupation du fond pour de très longues durées (Decazeville, à partir du 19 décembre 1961, Trieux, à partir du 31 décembre 1963, ou le panneau Ladrecht du puits Destival à Alès à partir du 29 décembre 1979). Chez les cheminots, le démarrage et le succès de la grève dépendent en général de l'action des roulants, soit de 10 à 15 % des agents seulement. Soit l'action démarre avec le syndicat catégoriel, soit de façon plus spontanée dans un autre syndicat, en un lieu bien précis. L'extension doit se faire ensuite, lorsque les syndicats « lourds » ne veulent pas être dépassés et s'engagent dans l'action qui peut alors être de longue durée, avec des enjeux importants sur l'identité cheminote. Structurellement, la grande dispersion des cheminots sur le territoire favorise en général l'éclosion de conflits de petites dimensions, mais extrêmement nombreux (40 % des préavis en France en 2000, d'où les procédures d'alerte pour minimiser l'extension). De toute évidence, depuis la fin des mines dans les années 1980, ce sont les cheminots qui ont pris la relève des mineurs en matière de grands conflits. Ceux de 1986-1987, puis de 1995, puis de 2003 sont entrés dans la légende ferroviaire ; outre la défense des acquis et l'amélioration des conditions de travail, il s'agit de défendre l'avenir de la profession et de la société ferroviaire et d'un service public « à la française » en pesant (avec succès dans les deux premiers cas) sur l'alternance politique du gouvernement. En France, après la disparition des mineurs, et dans un monde différemment technicisé, les nombreux conflits ferroviaires fortement appuyés sur les « roulants » qui sont toujours dans les catégories « exécution » et ouvriers tendent à conforter l'idée que les cheminots sont désormais les dépositaires de l'« archétypie » de la classe ouvrière. Ce point de vue admis par la CGT n'est pas partagé par des organisations comme la CFDT, plus tentée par l'idée de « nouvelle classe ouvrière » et d'hégémonie des techniciens.

b) Les époques des luttes pour l'emploi, le statut et la profession

Depuis la Libération, et après la bataille du charbon (associée à la bataille de la production, mais différente de la précédente bataille du rail), les mineurs ont défendu leur identité d'abord en luttant pour leur situation et leur statut (1945, puis 1947-1948), en ralentissant autant que faire se pouvait la politique de fermeture des puits. Les plus grandes grèves après 1948 ont cet objectif (1952, 1962 avec Decazeville, 1963 et la grande grève, 1979-1981 avec Ladrecht). Ensuite se situent les grèves « des Marocains » pour le regroupement familial et pour leur affiliation au statut du mineur, victorieuses. Du point de vue économique, la venue de la gauche a laissé un répit, avec la « relance » de 1982-1984. Si la période 1981-1995 ralentit la décroissance, celle-ci est inéluctable. Les luttes des mineurs sont alors moins radicales, car les troupes s'ameublissent et parce que tout mouvement collectif permet d'augmenter pour les partants le contenu du plan social. Les mineurs en France sont désormais des retraités, pour lesquels la lutte pour les pensions et les indemnités continue. Cette situation a entraîné des restructurations fondamentales en matière de représentation syndicale. La Fédération nationale des travailleurs du sous-sol (FNTSS-CGT) qui, entre autres, avait inauguré à la CGT l'Institut d'histoire sociale de branche (Institut d'histoire sociale minière, 1994) s'est regroupée avec l'énergie pour former la Fédération « Mines-Énergie » (et l'Institut d'histoire sociale mines-énergie). L'identité minière fusionne, certes, mais dans un ensemble stratégique, comprenant l'électricité, le nucléaire, le pétrole.

Les luttes des cheminots ont souvent été associées aux luttes des mineurs : en 1947 et 1948 bien sûr, mais ultérieurement aussi, lorsque les cheminots refusaient de tirer des trains de charbon national ou importé pendant les grèves ou laissaient les mineurs pénétrer dans les dépôts pour vider ces mêmes trains. Les luttes de 1986-1987 sont fortement identifiées avec les conditions de travail des roulants. Celles de 1995 sont plus larges et soutiennent la défense du statut, des retraites et des acquis sociaux et se rapprochent en cela de la grève des mineurs de 1963.

En ce qui concerne la Fédération des cheminots, celle-ci est certes destinée à perdurer, car les chemins de fer sont là pour longtemps. Elle aussi a créé, peu après les mineurs, l'Institut d'histoire sociale des cheminots CGT. Mais la représentation syndicale, dans cette confédération, va-t-elle rester purement ferroviaire, ou fusionner elle aussi dans un plus grand volume de types de transports (comme dans d'autres fédérations) ? Compte tenu de l'identité cheminote, en particulier à la CGT, on peut en douter.

c) *Des militants impliqués dans la politique et la vie publique*

Les deux professions sont très impliquées dans la vie publique ; si les preuves statistiques sont à établir (recherche des professions sur les candidatures et les élus), on sait que cette implication est réelle. Comme on l'a vu, les mineurs peuvent s'engager dans le militantisme par le syndicat, souvent associé à la politique (le couple CGT-PC), puis gravissent les étapes des responsabilités syndicales. Celle de l'élection comme délégué mineur à la sécurité (par la loi de 1890, existence antérieure dans certaines compagnies) est importante : elle établit une reconnaissance et une réputation qui peuvent conduire à des engagements associatifs ou municipaux, parfois au-delà. Sur les 1 664 notices identifiées « mineur » dans le *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français* (DBMOF), 354 concernent des militants devenus délégués mineurs.

Dans un syndicalisme de très forte délégation, il est l'emblème du personnel expérimenté, élu par ses pairs, et doté de pouvoirs importants ; il est payé par la préfecture et non par l'employeur, fait régulièrement des visites de chantiers et peut arrêter une exploitation s'il détecte des conditions de danger imminent.

L'engagement dans des mandats d'administrateur (de caisses de secours, de caisses de retraite, de caisses autonomes de sécurité sociale minière, de coopératives, de sociétés de loisirs), de membre des commissions paritaires fait partie de cette implication. La vie politique spécifique et ses mandats syndicaux éloignent les intéressés du métier proprement dit, mais la référence minière demeure, indispensable à toute légitimité. Les cheminots se trouvent dans la même configuration. Les engagements sont sans doute plus dispersés, en raison de la division syndicale et de la plus grande répartition de la profession sur le territoire. Le noyau CGT-PC permet des engagements semblables à ceux des mineurs ; d'autres engagements sont possibles soit dans l'association CFDT-PS (pour ce qui reste de la CFDT chez les cheminots nordistes), soit dans l'extrême gauche. Cependant l'impact syndical sur la vie sociale cheminote, à travers les œuvres sociales, est comparable à ce qui se passait pour les mineurs. Simplement, la fin de la mine en France nous empêche de savoir dans quelle mesure la gestion de ces œuvres aurait pu se moderniser.

À titre d'indication symptomatique, mais certainement pas statistique (les responsables du Maitron le savent bien), ces évocations comparatives semblent trouver confirmation dans le *DBMOF* ; le support CD-Rom, sur les trois périodes jusque 1939, permet certains tris. Le mot « mineur » apparaît 1 664 fois et le mot « cheminot » 1 404 fois dans le *corpus* du dictionnaire, ce qui n'indique pas un nombre de militants recensés, mais dénote des représentativités comparables. Les

résumés biographiques (les « chapeaux ») ne sont pas présents en tête de chaque notice du *DBMOF*, mais concernent des personnalités plus marquantes : on trouve 31 cas de mineurs qui ont été députés ; 15 cas de mineurs qui ont été maires ; et 2 mineurs qui ont été délégués-mineurs. Pour les cheminots on trouve 12 cas de députés et 2 cas de maires.

Cette différence mineurs/cheminots sur le thème de la députation (et suivant le dictionnaire) peut s'expliquer par le fait que le monde de la mine constitue des circonscriptions électorales en identifiant des zones vastes et denses : région minière, bassin minier, ville minière, cité minière. Le « député-mineur » est une dénomination illustre, unique à ce contexte de convergence professionnelle, régionale et politique. Ajoutons que la prégnance politique et syndicale est plus forte dans ce milieu et que le monde de la mine représente une école de formation à l'affrontement social particulièrement dure et efficace. Même si l'on peut citer le cas de députés appuyés sur la profession cheminote, la convergence professionnelle et politique est moins explicite. Mais chacun peut citer des « bastions » du militantisme politique et syndical. Hellemmes, Lomme, Somain, Lens, Avion, Sallaumines identifient des ateliers, dépôts, triages, cités à partir de noms de municipalités, marquées certes par le chemin de fer et viviers de militants, mais pas exclusivement cheminotes. Notons que Jean-Claude Gayssot, ancien dessinateur à la SNCF, militant à la CGT puis au PC, de la région de Béziers, ministre des Transports, a fait sa carrière politique dans différentes circonscriptions de la région parisienne.

Enfin, à l'heure actuelle dans le Nord – Pas-de-Calais, et plus qu'avant, de nombreux cheminots revendiquent une ascendance « mineur » ou une parenté avec la mine par les belles-familles. Des mineurs reconvertis sont entrés à la SNCF et beaucoup ont participé au creusement du tunnel sous la Manche, exclusivement ferroviaire. Familialement ou dans la carrière, on va de la mine vers le chemin de fer et non l'inverse. Sur le plan du militantisme, cette proximité « mineur-cheminot » est confirmée dans le passé pour les militants du *DBMOF* : 10 d'entre eux (au moins) ont été insérés familialement ou professionnellement dans les deux corporations²⁶.

26- Marc Bernard (1900-1983), fils de mineur, devenu cheminot ; François Duflos (1898- ?), fils de mineur, mineur, puis cheminot ; Floris Durez (1909-1941, fusillé), fils de mineur, cheminot ; Pierre Emmanuelli (1912- ?) mineur, épouse une fille de cheminot ; Laurent Morera (1906-1987), mineur, puis cheminot ; Adrien Mouton (1902- ?), mineur, d'origine « mineur » et cheminote ; Jules Serral (1896-1978, cheminot issu de milieu « mineur » ; Maurice Thorez, (1890-1964), fils adoptif de mineur, mineur, débute le militantisme sous la houlette d'un cheminot ; Louise Maria Valdès (1916- ?), fille d'un mineur des Asturies, mariée à un cheminot.

d) Des possibilités de promotion plus ouvertes chez les cheminots

La promotion professionnelle chez les mineurs passe traditionnellement par la nomination des meilleurs dans la maîtrise. Dès la constitution de centres de formation professionnelle, en 1942, et avec les mines nationalisées françaises, le souci de la promotion sociale est devenu explicite. Les bourses des mines, permettant l'accès au collège et au lycée, la formation professionnelle initiale et continue et l'accès aux écoles de mines d'encadrement comme celle de Douai sont des exemples de ces nouvelles possibilités. La modernisation a obligé les mines à former de nouveaux techniciens avec des filières spécifiques de promotion. L'approche de la fin des mines n'a plus incité les ingénieurs des grandes écoles élitistes à s'intéresser au secteur, ce qui a donné plus de chance à la promotion interne et à l'accès des mineurs à la maîtrise, et de celle-ci à l'encadrement. La culture de base des mineurs recrutés pour la récession (Marocains essentiellement) était surtout rurale. La formation et l'expérience en ont fait de bons mineurs, mais le métier n'avait pas de perspective ; si l'immigration polonaise a eu ses chances en étant présente dans les classifications techniques, comme les électromécaniciens, et en plaçant ses enfants dans la fonction publique, l'entreprise et les services, la promotion au-delà de l'ouvrier de base est restée rare pour les agents d'origine maghrébine, majoritaires dans les chantiers du fond. Notons ainsi qu'à la fermeture du site d'Oignies, en 1990, le chef porion du fond et le chef porion du jour étaient tous les deux enfants de mineurs algériens.

Dans la période moderne et, surtout, contemporaine, il est certain que l'ascenseur social est plus facile d'accès pour les cheminots : les possibilités de formation, la valorisation des acquis, les promotions vers la maîtrise et l'encadrement ne sont pas exceptionnelles. Il ne faut pas oublier le syndicalisme, qui permet d'exercer dans les mandats et les délégations d'autres activités parfois plus gratifiantes que le travail ferroviaire. Les recrutements de base de la période présente exigent des niveaux de formation bien plus élevés que précédemment. Dans les pays développés le statut social des cheminots est toujours plus brillant que celui des mineurs, même si le niveau technique de ces derniers a constamment progressé. Dans les pays en développement l'écart est, en moyenne, énorme, pire encore si l'on compare des chemins de fer d'État et des exploitations minières privées et à peine contrôlées.

VII. Les mémoires collectives : des mobilisations intenses chez les uns et chez les autres

La mémoire des industries et des professions fut toujours vivante chez les mineurs et chez les cheminots, sans être toujours reconnue, et sans que sa juste signification soit perçue. Les choses évoluent lentement, montrant cependant que toute initiative de conservation de la mémoire collective nécessite un grand effort de mobilisation. Nous nous en sommes expliqué à propos de la mémoire du travail dans le Nord – Pas-de-Calais²⁷.

a) Héros et victimes des mondes passés

La pérennisation des chemins de fer comme la disparition des mines n'empêchent pas l'évocation constante de la mémoire professionnelle des cheminots, parfois nostalgique du temps passé. Disons de suite que cette nostalgie n'est pas nécessairement partagée et émane de corps professionnels qui ont éprouvé des satisfactions dans leur travail et le cas échéant leur vie militante. Cette nostalgie est certainement relayée efficacement par la littérature démesurée sur les trains de luxe et les époques d'éclectisme élitiste et fortuné (dont on trouve une sorte de caricature dans la *Jet Set* moderne). Elle se situe aussi par rapport à la situation actuelle de l'environnement professionnel ferroviaire, opposant, comme nous l'avons dit, la supertechnologie associée au supermarketing d'un côté, à l'abandon à la ruine de l'autre. Suivant nos discussions, certains cheminots ont donc souvent évoqué une autre période, celle « d'un autre chemin de fer » : c'était celui de la vapeur, de la diffusion ténue des réseaux dans le monde urbain et rural ; il y avait le « train des ouvriers », ou « la poule » qui tournait autour de Lille ; beaucoup d'emplois de maintenance et de services (les 3 x 8 aux guichets, dans les gares, avec du personnel de service comme les porteurs) ; on pouvait faire prendre des malles, et les cheminots avaient le droit à un contingent important de bagages pris en charge lorsqu'ils partaient en congés payés²⁸. Pour les roulants, la science de la conduite à vapeur, malgré la pénibilité, était d'une autre nature (« maintenant tu conduis seul, et quand tu arrives, tu baisses le panto et c'est fini »). Mais le sentiment d'appartenir à une profession d'élite, tirée vers le haut par les performances techniques (records, vitesse) est indiscutable.

27- O. Kourchid et Hélène Melin, « Mobilisations et mémoire du travail dans une grande région : le Nord – Pas-de-Calais et son patrimoine industriel », *Mouvement social*, n° 199 (avril-juin 2002), p. 37-64.

28- Voir O. Kourchid, *Conflictualité, conflits, et tissu cheminot en Nord – Pas-de-Calais*, *op. cit.*, et A. Barré et alii, *op. cit.*

Les cheminots modernes donnent l'impression d'être conscients de leur importance ; sans le dire, cela passe par la reconnaissance des qualités techniques de l'entreprise, même si les revendications sont incessantes en ce qui concerne la politique industrielle et « les grands chefs » dont certains ne sont « même pas » cheminots, mais embauchés hors statut et à grand frais pour « liquider l'affaire ». Cependant, dans cette entreprise très syndiquée, et très plurielle du point de vue syndical, la liberté de parole est étonnante, mais on peut penser que les jeunes cheminots (que la direction cherche à valoriser d'une manière parfois très démagogique) ne seront pas nécessairement enclins à se créer une nostalgie « nouvelle génération ».

Pour les mineurs, la pénibilité du travail et sa dangerosité pour la santé et la vie n'engendrent pas une nostalgie aussi immédiate, mais plutôt une grande modestie, celle de prétendre n'avoir finalement rien fait d'exceptionnel, alors que toutes leurs actions productives relèvent de performances inégalées dans d'autres métiers. La pression hiérarchique est lourde, mais aussi celle des syndicats, qui savent faire adhérer. De sorte que, au moment où la mine tournait encore, la liberté de parole était totale lorsqu'on abordait les conditions techniques du travail, mais très restreinte lorsqu'on approchait les rapports sociaux. Il faut attendre la retraite (et bien plus longtemps encore chez les Marocains), pour que s'entrouvre la porte de souvenirs plus critiques.

Le sentiment d'appartenir à une élite repose pour beaucoup sur la valeur qualitative et quantitative de la modernisation des années 1960. Objectivement, la mécanisation lourde dans des chantiers plus profonds a multiplié les contraintes et les dangers (dégagement instantané de grisou, pression de terrain, venues d'eau) ; mais elle a permis de contrer cette adversité par de nouveaux dispositifs très performants en matière de mesures des gaz, de résistance aux pressions de terrain, de protection contre les explosions de poussière. La mine moderne est devenue incontestablement plus sûre dans les pays développés. À côté du sentiment d'héroïsme, étayé par l'histoire sociale et accidentelle des mineurs, et par les performances du travail dans des conditions exceptionnellement difficiles, le sentiment de victimisation existe aussi, malgré l'évocation du travail bien fait. Le travail du fond et, plus largement, le travail d'agent des houillères fait l'objet de fierté mais aussi de doutes. Historiquement le travail des mineurs a comporté une part importante de travail forcé : depuis l'antiquité les mines font appel aux esclaves ou aux prisonniers. Dans le monde moderne, l'emploi des bagnards dans les mines a perduré et, plus récemment, le goulag a employé des détenus dans d'immenses exploitations minières dans des conditions

effroyables, comme à la Kolima. Les nazis ont été encore plus loin, tuant à la tâche des déportés dont beaucoup de juifs et de prisonniers de guerre dans les exploitations minières situées près des camps. Ils ont fait travailler des prisonniers ukrainiens et russes dans les mines du Nord – Pas-de-Calais dans les pires conditions de santé et de sécurité. Les prisonniers de guerre allemands venant travailler à leur suite dans les mines françaises n'ont pas reçu ces traitements.

La pénibilité extrême et historique du travail souterrain n'a pas à être contestée. Cependant, les mineurs modernes des pays développés récusent, par fierté et par souci de la réalité, l'image du « bagnard ». Ils reconnaissent les conditions difficiles d'autorité et de productivité, mais cela fait partie du métier, et, dans le contexte de la nationalisation et d'une forte syndicalisation, la défense des droits des mineurs a été assurée au mieux, y compris dans le recul important des dates de fermeture. Mais ces mineurs savent que dans l'immense majorité des pays en développement le travail minier est proche du bagne : travail forcé, précarité, paye retardée ou réduite, conditions épouvantables d'insécurité, travail des enfants, tout cela est encore vrai, y compris pour les mines de charbon, les plus dangereuses, où les mineurs doivent prendre des risques quotidiens.

La nature du travail de mineur de charbon en mine souterraine se définit de plusieurs manières. Historiquement, il s'agit d'accéder à des chantiers d'abattage situés à plusieurs centaines de mètres de profondeur (de 100-200 mètres au début du XIX^e siècle, à 500-700 mètres au début du XX^e, à 1 000-1 500 mètres et au-delà la fin du XX^e siècle. L'accès aux chantiers se fait par des puits de plus en plus larges et profonds, nécessitant une augmentation importante du volume des cages et de leur vitesse. La puissance des machines d'extraction augmentera en conséquence, avec comme corollaire la mise en œuvre croissante d'automatismes et de moyens de freinage et de sécurité. Si les transports du fond sont souvent associés au chemin de fer (aux performances modestes, puisque les mouvements de berlines sont assurés par les humains, les chevaux et divers locotracteurs), les transports verticaux dans les puits concernent les personnels, les matériels et les produits et font partie des performances techniques les plus avancées à chaque époque. En ce qui concerne le travail de la mine, comme il s'agit de chantiers mobiles à grande profondeur, il est nécessaire, après enlèvement du charbon, d'éviter l'effondrement des terrains (c'est le boisage, et le soutènement) ; l'enlèvement du charbon se fait d'abord au pic, puis au marteau-piqueur, parfois à l'explosif, puis avec des machines de plus en plus puissantes associant l'électricité et l'hydraulique ; son transport

d'abord fait à la pelle puis avec des wagonnets met ensuite en œuvre des couloirs oscillants, puis des bandes transporteuses, conduisant les produits vers des berlines dans les voies souterraines jusqu'au puits. Ces produits sont ensuite triés, lavés, et emportés à destination évidemment en chemin de fer, qui représente donc une continuité puisque les berlines sont manœuvrées à l'aide de poussoirs, d'aiguillages et de freins de voie, comme dans un triage. On a vu que ces chantiers sont continuellement menacés de venues d'eau, qu'il faut donc pomper continuellement. Mais la grande différence avec un chantier ordinaire de travaux publics consiste en ce que l'atmosphère de la mine est constamment menacée par les émanations de grisou contenu dans le charbon et par d'autres gaz explosifs ou toxiques (oxyde de carbone, gaz carbonique). De ce fait, l'aération est nécessaire pour assainir l'atmosphère et la refroidir, et des mesures continues et rigoureuses des teneurs en gaz explosifs ou toxiques sont nécessaires. Davy invente vers 1828 la lampe à flamme de sécurité (grillage simple ou double) qui a l'avantage d'éclairer en sécurité, tout en permettant d'évaluer les teneurs en grisou (explosif de 4,5 % à 15 %). Ces conditions de travail et d'exploitation extrêmement dangereuses donnent lieu à des automatismes progressifs comme les télégrisoumètres à déclenchement, qui enregistrent à la surface les teneurs, et coupent l'alimentation électrique en cas de dépassement. L'évolution technique des mines est dépendante d'abord de l'épuisement des gisements proches de la surface ; ceci entraîne d'abord l'approfondissement des puits, associé à un diamètre plus important, pour que soit augmentée la taille des berlines ; de ce fait le rendement de l'extraction implique l'installation de machines de plus en plus puissantes ; la souplesse, la sécurité et la fiabilité entraînent le remplacement de la vapeur par l'électricité au tournant du XX^e siècle, l'installation de câbles en acier et donc le choix entre la machine Koepe allemande à poulie simple et la machine cylindrique ou bicylindro-conique à enroulement. Les dernières étapes sont franchies dans les années 1960 avec la concentration de fosses et des puits (sièges de concentration), avec extraction rapide et multipliée (puits à double mouvement de cages), réunissant sur une surface comparable à celle de Paris une dizaine de puits.

Le travail ferroviaire est certes constitué en équipes (administration, entretien), mais il repose pour une part importante sur une répartition très dispersée du personnel sur le territoire (gardes de voies, gardes-barrière, postes d'aiguillages, de contrôle des voies, triages fonctionnant avec des équipes relativement restreintes et beaucoup de postes isolés. Les vagues de modernisation technique contraignent les exploitants à faire cohabiter différents systèmes. Le passage à l'électricité

généralisé, sur certains types de courant (continu ou alternatif) se situe dans la première moitié du siècle dans les régions proches de sources électrique (Sud-Ouest) puis pour le Nord dans les années 1950 sous l'ère Armand.

Cependant les représentations collectives du monde de la mine (romans, musées), sans en nier les conditions, évoquent souvent une sorte d'« âge d'or », plus lointain, celui des années 1900. On y souligne la solidarité dans les cités et dans les familles, le centrage de la vie hors travail sur quelques lieux, la maison, le jardin, l'estaminet, en rappelant les jeux traditionnels. Cette reconstruction se veut une sorte de « contre-*Germinal* », le roman qui a dénoncé les conditions et les injustices, mais a aussi étiqueté durablement la corporation. D'ailleurs il ne se compare pas à la *Bête humaine*, qui est autant un drame policier de conflits hiérarchiques qu'une évocation terrorisante de la machine lorsqu'elle s'emballe sans retour. La mémoire de l'âge d'or participe d'une volonté de valorisation de la mémoire régionale, parfois très abîmée par la présence des grandes industries, et plus encore parfois par leur absence. Elle permet ainsi de revendiquer une fierté ouvrière qui fait date par rapport aux séquelles laissées par le patronat dans sa fuite. En occultant les grèves incessantes depuis les années 1890 et justement autour de 1900 (grande grève de 1902), des retards de salaires et des sanctions, cette idée d'âge d'or repose sur quelques éléments. Cette époque suit une période de sécurisation des exploitations (par l'institution des délégués mineurs en 1890 et le progrès technique), et se situe avant la catastrophe de Courrières (1906), traumatisante pour les populations comme on l'imagine. Cette période se situe avant les grandes vagues d'immigration (la liste des 1 099 décédés de Courrières indique presque exclusivement des patronymes autochtones). Se situant avant la mécanisation lourde des chantiers du fond, cette période est aussi antérieure à l'aggravation des maladies professionnelles (silicose et pneumoconiose), soit qu'on veuille les ignorer, soit que les méthodes d'exploitation minimisent quand même leur nocivité. Elle renvoie aussi à un moment d'expansion manifeste de la production charbonnière, puisqu'on se dirige vers 1913, année de pic de production, avant 1938. Enfin, c'est encore l'époque où subsistent les petites équipes, très hiérarchisées, mais relativement autonomes en particulier dans la détermination des tâches : le mineur de première catégorie est un chef d'équipe et un professionnel du boisage et de l'abattage. Plus tard, avec les longues tailles, les mineurs travailleront en grandes équipes moins autonomes et moins solidaires.

Il y aura d'autres âges d'or dans les mines. Pour les militants, et pas seulement pour eux, la période des nationalisations en fait partie : il faut considérer les acquis sociaux dans les mines avec l'installation du château de La Napoule, acheté en 1946 par les HBNPC (Léon Delfosse étant directeur adjoint en charge de l'organisation sociale et des salaires), avec l'adjonction d'autres œuvres sociales entrant dans le cadre des comités d'entreprises. Cependant cette époque, qui émeut ceux qui évoquent ses conquêtes sociales, a aussi été celle de la bataille du charbon, certes source de fierté dans le contexte d'une « émulation socialiste » pour relever le sort de la France (« entre les mains des mineurs ») et anticipatrice d'une vague d'investissements sans précédent (plan de modernisation de 1948 ; plan de concentration et de rationalisation de 1955-1960), mais aussi source de sacrifices consentis dans un contexte de pénurie de nourriture et de matériel. On dira par la suite que la bataille du charbon a coûté beaucoup, en accidents, et surtout en maladies professionnelles ; ceux qui étaient aux commandes de l'industrie à l'époque répondent que jamais on n'a autant fait pour la santé des mineurs. Il est vrai que le centre de réhabilitation des mineurs blessés, installé dans le château d'Oignies (suivant l'exemple anglais) par Léon Delfosse, a permis d'atténuer les souffrances des handicapés et souvent de les remettre au travail ; il est vrai que le CERCHAR a permis de faire des recherches très importantes en matière de poussières nocives et explosives, mais c'est bien la preuve qu'on était loin de l'éradication des dangers et des nuisances.

b) Mémoire collective et musées

La corporation minière est particulièrement attentive à la conservation et à la perpétuation de la mémoire collective, par les réhabilitations, les enregistrements, ouvrages, travaux divers de recherche et musées : là encore c'est au « vrai mineur » que l'on rend hommage. En France, la centaine de musées de la mine témoigne de cet ancrage mémoriel, qui se justifie d'une part en raison de la nécessité de rendre compte des paysages et des métiers disparus et, d'autre part, en raison de la complexité de la profession, qui situe souvent les musées de la mine dans d'anciennes mines-images destinées à la formation professionnelle (les premiers musées de la mine allemands datent de la fin du XIX^e siècle et se sont constitués suivant cette formule).

Nous ne citerons qu'un exemple qui associe ici les initiatives prises par l'État, la région, le département puis la municipalité et la communauté d'agglomération. Le site 9-9bis-10 d'Oignies (Pas-de-Calais), dernier à extraire du charbon dans le bassin, a cessé l'exploitation fin 1990. Classé monument historique en 1993, il est le lieu d'une réhabilitation de grande

envergure, rendue possible grâce à la ténacité et à la technicité des anciens mineurs de l'ACCUSTO-SECI (Association pour la création du centre de culture scientifique d'Oignies sur les sécurités industrielles), et à la réunion de financements européens, nationaux, régionaux. Le site, proche, de « la fosse 2 », abrite une mine image en excellent état, car les machines sont fonctionnelles ; l'association avec le chemin de fer est immédiate, puisque c'est dans l'ancienne salle des machines de cette fosse 2 qu'a été installé le Centre de la mine et du chemin de fer (CMCF) ; elle abrite également l'association Ferrovinor (mise en valeur ferroviaire tous écartements, et réhabilitation de matériel grandeur nature).

Les parentés professionnelles dans le domaine ferroviaire sont évidentes. Les musées du chemin de fer sont nombreux, même si la version « autorisée » du musée de Mulhouse (Cité du train) leur fait de l'ombre. La passion des cheminots pour le matériel se traduit par les initiatives de réhabilitation et la réouverture de lignes pour les chemins de fer touristiques (ceci sans compter les nombreuses associations de modélisme). Au niveau pédagogique, le public peut avoir le sentiment de mieux saisir le chemin de fer qu'il pratique souvent comme « usager ». Le monde et l'art de la mine sont sans doute plus complexes à expliquer (exploitations dans les trois dimensions, méthodes d'abat-tage, risques de diverses natures, multiplicité des transports) mais, pour vraiment comparer, il faudrait intégrer le transport ferroviaire dans son entité et sa programmation complexe, ce qui est rarement fait dans les musées.

Conclusion

À l'heure actuelle, qu'en est-il en France et dans la partie occidentale de l'Europe ? Les mines et les mineurs vont disparaissant, collectivement en raison des récessions et des fermetures, individuellement à cause des maladies professionnelles. Ces travailleurs de paysages disparus sont devenus à leur tour un peuple disparu. Ils laissent la mémoire d'une identité professionnelle exceptionnelle, dans un système de production hautement complexe et dans des conditions où la sécurité s'exerce dans une multiplicité de domaines, mais fut trop souvent prise en défaut.

Dans le monde la relève énergétique par le charbon est assurée pour un ou deux siècles, mais avec un coût humain extrêmement élevé. Nous avons dit que le nombre de mineurs décédés par accidents et catastrophes se situe aux environs de 100 000 dans le monde, pour 8 à 10 milliards de tonnes produits. Les réserves en Europe ne sont pas

négligeables et on y retournera peut-être. Mais les conditions politiques et sociales seront différentes ; on ne reviendra plus ni à la mine des années 2000 ni, encore moins, à *Germinal*, mais à des exploitations encore plus automatisées. Les mineurs auront-ils un statut, ou relèveront-ils du droit du travail commun ? L'approfondissement des exploitations s'imposera, en accroissant encore la taille et la puissance des machines. Ce pourrait être un nouvel « âge d'or », où les travailleurs de la mine connaîtraient des conditions comparables à celles des travailleurs du pétrole en mer du Nord. Dans ces conditions le dilemme se situera entre l'économie libérale et l'économie administrée : les exploitants futurs du charbon seront-ils les pétroliers ou des conglomérats étatiques transnationaux ?

Les cheminots et les chemins de fer en tant que corporation, mais non en volume de population, vont certainement perdurer, d'autant plus que la pression pour la généralisation du transport par train ne fera que croître avec la fin programmée du pétrole. Que vont alors devenir le statut du cheminot et celui de l'entreprise SNCF ? Il faudra certainement ré-irriguer l'Europe avec de nouvelles voies ferrées et des transports en commun. Dans ce cas il est vraisemblable que l'automatisation ne pourra pas tout faire, et que les cheminots recréeront « un chemin de fer ». Sur-privatisé ? Re-nationalisé ? Européanisé ? L'actualité nous donne l'occasion d'une dernière comparaison.

Lorsque Mme Idrac, récemment nommée présidente de la SNCF, affirme, à propos des relations professionnelles : « On ne m'avait pas prévenue [...] que c'était encore la guerre froide, avant la chute du mur de Berlin » (le 22 octobre 2006, devant la presse étrangère à Séville), les syndicats, les cheminots et les responsables au contact des agents interprètent cela comme une insulte et une provocation²⁹. Jamais, dans la période récente, les dirigeants des Charbonnages de France, adversaires coriaces, mais « vrais mineurs », ne se seraient permis un tel jugement. Car ils se seraient souvenus de la grève des mineurs de 1948 où la provocation de Jules Moch, ministre de l'Intérieur, à propos d'une soi-disant tentative de prise de pouvoir par les communistes et la répression qui a suivi ont mis en route une machine infernale, conduisant aux pires

29- Christian Chevandier rappelle que, peu avant la grande grève de 1986-1987, Jacques Douffiagues, ministre délégué chargé des Transports du ministre Pierre Méhaignerie dans le nouveau gouvernement Chirac (première cohabitation) avait déclaré : « la traction au charbon valait la retraite à cinquante ans ; maintenant il n'y a plus d'escarbille » ; ce fut très mal perçu par les roulants, et par extension par tous les cheminots (Christian Chevandier, *Cheminots en grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002, p. 232.

cassures dans la trame des relations professionnelles ; celles-ci ne sont rétablies qu'après de longues années. Alors, le contexte était réellement celui de la guerre froide, et tout était bon à prendre pour discréditer les grévistes. Cependant la réaction de Mme Idrac ne devrait pas surprendre : elle semble plutôt émaner d'une *nomenklatura*, comme en ont précisément connu les ex-pays de l'Est avant de trébucher.

Bibliographie

Une bibliographie exhaustive (*a fortiori* internationale, comme il se doit) dans les deux domaines traités serait incommensurable ; nous renvoyons à celle de notre thèse d'État et de nos publications pour les mines et les mineurs, et à celles de nos travaux individuels et collectifs pour les chemins de fer et les cheminots. Nous demandons aux lecteurs de *comprendre* ce point de vue méthodologique.

Barré, Alain ; Cacheux, Denis ; Hardy-Emery, Odette ; Kourchid, Olivier ; Menerault, Philippe ; Petillon, Chantal ; Schuiten, François ; Terrier, Didier, *Cheminots et chemins de fer en Nord-Pas-de-Calais, identités professionnelles et régionale, 1830-2030*, Paris, La Vie du Rail, 2004.

Caron, François, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937*, Paris/LaHaye, Mouton, 1973.

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

Encyclopedia Universalis (EU).

Gilles, Bertrand (dir.), *Histoire des techniques*, Paris, Gallimard, coll. « La Pléiade », 1978.

Gillet, Marcel, *Les Charbonnages du Nord de la France au XIX^e siècle*, Paris/La Haye, Mouton, 1973.

Jacquet, Joseph (dir.), *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Fédération nationale des cheminots CGT, Paris, Éditions sociales, 1967.

Kourchid, Olivier, « Les ouvriers entre la crise et l'entreprise, contribution à l'étude de la condition salariale dans les régions de Paris et de Los Angeles », CNRS-Groupe de sociologie du travail, université Paris 7, CORDES, 1984.

———, « Production industrielle et travail sous l'occupation », tome 1, « Les Mines de Lens et les mineurs, 1940- 1944 », dactyl., 405 p., bibl., ATP-CNRS, Groupe de sociologie du travail, université Paris VII, 1985.

- , *L'Autre Modèle californien, contribution à la sociologie comparative de la production et du travail (France-Etats-Unis)*, Paris, Méridiens Klincksieck, coll. « Réponses sociologiques », 1992, 343 p.
- , « Aspects politiques, sociaux et techniques d'une industrie stratégique : les mines de charbon », CLERSE-IFRESI, contrat de plan État-Région, CNRS-Conseil régional Nord – Pas-de-Calais, 1992.
- (dir.), *Contrôle des énergies et sécurités industrielles*, Actes de la journée d'étude interdisciplinaire du 5 juin 1991 (mines, nucléaire, chemins de fer), CNRS-PIRTTEM, IFRESI-CNRS Lille, Groupe de recherche 55 « Mines », Paris, 1992.
- , « Production et travail dans une industrie stratégique. Sociologie, histoire, archéologie du monde de la mine », thèse pour le doctorat d'État ès-lettres, université Paris VII, 1993, 2 volumes, 1372 pages, bibliographie et annexes.
- , « Du statut du mineur à la gestion sociale des fermetures », in O. Kourchid et Rolande Trempé (dir.), « Cent ans de conventions collectives, Arras 1891-1991 », *Revue du Nord*, hors série, coll. « Histoire », n° 8, 1994, 409 p., p. 47-67.
- , « L'identité disciplinaire de la sociologie et les recherches comparatives classiques aux États-Unis », *Revue internationale de politique comparée*, vol 5, n° 2 (été 1998), p. 415-443.
- , « Régulation des conflits dans l'industrie houillère en France et en Europe dans les années 1890-1900. Spécificités nationales et comparaisons internationales », in Françoise Fortunet (dir.), *Un siècle de pratiques de régulation des conflits collectifs du travail (la loi du 27 décembre 1892 en débat)*, Dijon, Publications de l'université de Bourgogne, Centre Georges Chevrier, volume 16, 2001, p. 85-111.
- et Melin, Hélène, « Mobilisations et mémoire du travail dans une grande région : le Nord – Pas-de-Calais et son patrimoine industriel », *Mouvement social*, n° 199 (avril-juin 2002), p. 37-64.
- , *Conflictualité, conflits, et tissu cheminot en Nord – Pas-de-Calais*, CER SNCF / Centre d'histoire sociale CNRS - université Paris 1, Lille, IFRESI-CNRS éditeur, 2003.
- , « Théories, méthodes, et identités disciplinaires dans les recherches comparatives en sciences sociales : les rapports contemporains à la sociologie et à la science politique », in Céline Thiriot, Marianne Marty et Emmanuel Bardal, sous la dir. de Louis-Daniel Seiler, *Penser la politique comparée, un état des savoirs théoriques et méthodologiques*, Paris, Éditions Karthala, 2004, p. 119-142.

- et Rabier, Jean-Claude (dir.), *Freinage, contrôle, régulation, des sciences et techniques aux sciences sociales*, Paris, L'Harmattan, 2004.
- Lévi-Strauss (Claude), *Structures élémentaires de la parenté*, Paris, PUF, 1949.
- , *Le Totémisme aujourd'hui*, Paris, PUF, 1962.
- Outteryck, Pierre ; Rajaobelison, Josy ; Goblet, Viviane (dir.), *Mémoire cheminote en Nord-Pas-de-Calais, cheminots et chemins de fer du Nord (1938-1948)*, Actes du colloque organisé au Centre des archives du monde du travail, Roubaix, 17-18 novembre 1995, par le Comité d'établissement SNCF Nord – Pas-de-Calais, Paris, Éditions Tirésias, 1999.
- Poitou, Jean-Claude, *Nous les mineurs, 1983-1983*, Colmar, Fédération nationale des travailleurs du sous-sol CGT, 1989.
- Règlement général sur l'exploitation des mines de combustibles minéraux solides*, Paris, Éditions du Journal officiel, n° 1226, 1983.
- Statut du mineur, statut du personnel des exploitations minières et assimilées*, décret n° 46-1433 du 14 juin 1946.
- Statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel*, tirage rectifié du 8 au 20 mai 2005.
- Swanson, Guy E. (Ed), « Frameworks for comparative research: structural anthropology and the theory of action » in Ivan Vallier (dir.), *Comparative methods in sociology*, Berkeley / Londres, University of California Press, 1971, p. 141-202.