

## L'autobiographie cheminote : un exploitant

*A railwayman's autobiography (traffic operating department)*

**Louis Armand**

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/96>

DOI : 10.4000/rhcf.96

### Éditeur

Rails & histoire

### Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2007

Pagination : 77-80

ISSN : 0996-9403

### Référence électronique

Louis Armand, « L'autobiographie cheminote : un exploitant », *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/96> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.96>

---

## L'autobiographie cheminote : un exploitant

Louis Armand  
Écrivain

Montpellier, le 3 août 2003

Cher Monsieur,

Croyez-vous ma contribution à votre séminaire susceptible d'intérêt ?

Parler de mes travaux dites-vous – le terme est impropre, je ne suis pas un chercheur, je ne suis ni historien, ni sociologue.

Bien qu'il ne puisse s'agir d'une étude, je reconnais toutefois que mon témoignage a sa genèse\*.

Les raisons de cette entreprise, à savoir m'engager à écrire un livre et le publier : [est-ce] cela qui peut retenir l'attention ?

J'ai vécu mon métier, c'est sûr, avec un brin de passion. Passionné de la chose ferroviaire, je le fus dès mon enfance. Pour l'enfant, l'adolescent que j'étais, le chemin de fer apparaissait dans mon imaginaire comme une sorte d'épopée vécue ou à vivre. Une ferveur qui ne s'est jamais véritablement émoussée, qui occupe toujours mon esprit aujourd'hui.

Et, la retraite venue, sans vouloir chercher à analyser cette passion – la passion allant jusqu'à obscurcir la raison ? – j'ai éprouvé l'envie de ramener, de mes souvenirs, les moments forts, vécus en bien comme en moins bien tout au long de ma carrière cheminote.

Et le meilleur moyen de faire revivre ces moments n'était-ce pas de les transcrire, essayer de les transcrire sur le papier ? Les mettre au clair pour, plus tard me relisant, retrouver ces souvenirs qui auraient pu s'effacer sans cela. Cela donc écrit pour moi-même.

Cela qui faisait que je me confessais, avouais certains traits de mon caractère et notais l'influence d'un vécu (pleinement vécu il est vrai) du métier, l'acquis, tout l'acquis dû à ce métier du rail : la confiance en soi qui me faisait défaut, l'acceptation de la vie en groupe, moi volontiers porté à la solitude, l'esprit d'équipe découvert puis recherché, le

---

\* Louis Armand (né en 1925), *Au fil du rail*, Montpellier, Editas, déc. 1988, 196 p.

sens inculqué de la responsabilité (on ne plaisante pas avec la sécurité des convois sur rail), le sens de l'ordre, de la rigueur, le consentement à cet ordre, une discipline jugée lourde d'abord puis reconnue indispensable dans cette profession ; moi subordonné puis dirigeant. Par ses exigences, ce métier m'a forgé le caractère, ai-je dit, une certitude à laquelle je me range aujourd'hui encore. En rajoutais-je ? La passion en cause ?

Donc, j'écrivais et, fouillant ma conscience, me laissais aller à exprimer certaines préoccupations qui me poursuivaient.

Et au fur et à mesure que je noircissais des pages, je les soumettais à des collègues, anciens collègues, hommes en sympathie, jugés de réflexion, de bon sens. Pensais-je à une diffusion ? Vaguement oui, peu à peu. Ce sont eux qui m'ont poussé à une publication : « une expérience intéressante ; pourquoi ne pas en faire profiter un large lectorat cheminot. » Ces hommes, approuvant y compris mon point de vue sur la grève de 1986-1987 ? Oui. Forçais-je le trait dans le dernier chapitre, le « métier révolu » ? Ils ne savaient, mais ils admettaient mes convictions. Au fond, ils étaient de mon bord. Simplement ils m'ont mis en garde sur ce qui, dans l'ensemble, pourrait me faire passer pour un naïf, pour celui qui est assez peu de son temps, ne cherche pas à l'être, et encore pour un antisocial, dans certains milieux de la profession (m'attendre notamment à des « grincements de dents »). Et pourtant ce que « tu énonces tout haut, beaucoup le pensent tout bas ».

Et donc, je me suis rapproché d'un imprimeur que je connaissais, me suis lancé.

Quelle réception à ce témoignage, quel bilan pour vous ? me demandez-vous. Ce qu'on m'avait prêté, ce à quoi je m'attendais un peu.

J'ai reçu des lettres de lecteurs tout heureux que je leur rappelle leur propre temps, celui où ils étaient en activité, allant jusqu'à me raconter longuement leur vie. Des lettres aussi qui diraient en substance : « j'apprécie votre honnêteté » ou « voilà un cheminot qui n'était pas de salon, qui s'est trouvé à tous les degrés ou presque de la hiérarchie, sait donc de quoi il parle », ou encore : « je me rallie à votre jugement concernant nos syndicats, trop nombreux, corporatistes jusque dans le détail, obligés de pratiquer la surenchère, ne se faisant pas au réformisme, incitant presque leurs troupes à scier la branche sur laquelle elles sont assises »...

Et j'ai également été frappé d'ostracisme. Ainsi, le refus, catégorique, sans appel – rapporté par un collègue qui, de sa propre initiative, s'était fait mon avocat auprès de notre Comité central d'entreprise – refus de voir mon livre sur les rayons des bibliothèques d'agents. Pareillement de la part de *La Vie du rail*, le peu d'empressement à proposer cet ouvrage à la vente. Et aussi cette réflexion, péremptoire, d'un syndicaliste connu à Marseille : « Vous n'avez rien compris à l'action syndicale. »

Ici, je voudrais revenir sur ce qui est peut-être bien une allergie à la grève (à la SNCF s'entend) dont j'ai été atteint. C'est, je crois aujourd'hui, dans mes PC [poste de commandement (des circulations)], non pas que cette affection s'est manifestée pour la première fois, mais qu'elle s'est développée. Ces PC qui m'ont tant marqué ai-je dit.

Lorsque j'ai mis les pieds dans mon premier PC, j'ai tout de suite été impressionné par cette vision d'ensemble, instantanée, de la circulation des trains sur toutes les lignes importantes de mon territoire ; un carrousel ne s'arrêtant jamais, finement, rarement organisé avec, pour éviter toute cacophonie, de place en place, maillant le réseau, des chefs d'orchestre à la baguette impérieuse. Je fus l'un d'eux. Cette circulation encore, un mouvement d'horlogerie complexe et en définitive vulnérable, souffrant mal les grippages ; un échafaudage prêt à s'écrouler en entier sous l'effet d'un incident ponctuel unique, échafaudage exigeant une surveillance de près et de tous les instants. Un rôle que j'assumai.

De plus, j'étais un « exploitant ». Si ma formation commerciale avait été très, trop sommaire, j'étais conscient de la portée pour notre clientèle, de ce souci majeur qui m'animait, qui nous animait, gens des PC : faire l'heure et acheminer à bon port voyageurs et marchandises. Me plaisait l'image du paysan dans son champ voyant passer un train : « c'est celui de 9 h 30. » Me flattait ce compliment d'un chargeur : « ce qui nous va avec vous SNCF, c'est le respect de vos heures de desserte. »

D'où ma consternation quand les hommes du rail eux-mêmes venaient déglinguer mon assemblage de trains en ligne, laborieusement monté, tenu à bout de bras. La grève donc dénoncée, les grèves répétitives, mode de protestation en tout, mal endémique propre à la SNCF, risquant à la fin de jeter bas l'entreprise, exaspérant, rejetant ses clients. Navré en outre par ce constat : les acteurs de ces mouvements à répétition ne pouvant s'attacher à leur profession, sans enthousiasme aucun pour elle, apparemment indifférents aux préjudices successifs, cumulés qu'il lui consent. Comment, me disais-je, font nos amis suisses, allemands ? les cheminots français plus malheureux que ces proches voisins ? Je clamaï donc mon incompréhension, mon amertume. Exagérées, qui renaissent à l'instant lorsque j'écris ces lignes.

Mon livre, quel bilan pour moi en définitive ? La satisfaction d'avoir mené à bien une tâche que j'avais fini par m'assigner ? Le plaisir d'avoir évoqué des moments de mon existence vécus avec force et non reniés l'âge venu ? Une sorte de soulagement à avoir libéré d'une certaine manière ma conscience d'idées qu'elle se faisait, qui la tracassaient ? Un peu de tout cela vraisemblablement.

Écrirais-je aujourd'hui ces pages différemment ? Certainement. Tout a tellement changé en quelques décennies. Les écrirais-je même ? Rien n'est moins sûr. À quoi bon me dirais-je, que l'écho pourrait reprendre en : de quoi il se mêle ! Très justement.

Tout ce que je vous raconte ici, ce que vous souhaiteriez que je dise à votre séminaire ? Dans la mesure où je saurais le dire – je suis plus porté sur l'écrit que sur l'oral – devant un auditoire ne sachant peut-être rien des propos tenus dans mon témoignage.

À cette lettre déjà bien longue, je joins une « histoire » à moi, de moi, une histoire sur fond ferroviaire. Après la parution de *Au fil du rail* je me suis pris au jeu de l'écriture. Pour moi d'abord une fois de plus. Par là me donner en représentation mon petit théâtre, mettre sur scène des personnages rassurants, à me donner cœur, me réconcilier avec la société des hommes si décevante par certains côtés, si déprimante. Ici cette fiction – c'en est une, entière, totale –, cette utopie, mais on peut toujours rêver : des cheminots « chefs » et exécutants se trouvant un jour en quasi parfaite connivence, « regardant tous dans la même [bonne] direction »<sup>1</sup>.

Cordialement vôtre.

Louis Armand

---

1- « La Mort de Galzi », 16 p.