

La splendeur contrariée de frère cheval de fer

Réflexions poético-psychodynamiques pour des luttes à venir

Jean René Delépine

*Redonnez-leur ce qui n'est plus présent en eux. Ils reverront le grain de la moisson
s'enfermer dans l'épi et s'agiter sur l'herbe. Apprenez-leur de la chute à l'essor, les
douze mois de leur visage, ils chériront le vide de leur cœur jusqu'au désir suivant.*

Car rien ne fait naufrage ou ne se plaît aux cendres.

*Et qui sait voir la terre aboutir à des fruits, point ne l'émeut l'échec, quoiqu'il ait
toujours perdu. (René Char)*

EN 1982, LA LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (LOTI) organisait les conditions d'un droit au transport. Promise pour 2018 (mais la mise en coupe réglée du système ferroviaire et le trophée symbolique du statut des cheminots ont été jugés prioritaires par Emmanuel Macron, et le calendrier sera un peu décalé) c'est désormais une loi d'orientation des mobilités (LOM) qui sera chargée d'organiser un droit aux *mobilités*.

MOBILITÉ(S) NÉOLIBÉRALE(S) SUPERSTAR

Dans le modèle aristocratique de la V^e République française, les campagnes électorales présidentielles sont un moment fort d'expression des valeurs et idéologies qui mystifieront la domination, une fois le pouvoir conquis ou conservé. Or les mobilités à la sauce

néolibérale ont été déversées, *ad nauseam*, dans les discours politiques.

Durant sa campagne, Macron affirmait « la mobilité est une valeur fondamentale dans notre société car c'est le moyen de lutter contre toutes les frustrations » (incidemment, *frustrations* en dit long sur la vision de l'affect premier au fondement d'une société...).

Dans son programme pour le logement, on dit vouloir le plus de mobilité possible au sein du parc de logements, « car mobilité physique signifie mobilité sociale ».

Les éditorialistes de journaux économiques se félicitent de la loi sur la mobilité bancaire, présentée comme une victoire des libertés.

Dans une lamentable tribune, suite au débat Le Pen / Macron de l'entre-deux tours, intitulée « La mobilité : une liberté fondamentale en danger avec Le Pen ! » (www.latribune.fr, 4 mai 2017) une Union sacrée de parlementaires Les Républicains, Parti Socialiste, Parti des Radicaux de Gauche, Union des Droites Indépendantes, faisait de la mobilité le discriminant justifiant le vote Macron contre le vote Le Pen. Or ce texte, qui visait dans son contenu les transports, était placé sous le sceau de la mobilité (*transport* résistait malgré tout : 6 occurrences pour 12 à *mobilité[s]*).

NE PAS JETER LA MOBILITÉ AVEC L'EAU DES MOBILITÉS

Comme tous les termes dont s'empare le pouvoir-domination, *mobilité* est tellement corrompue qu'il est tentant d'en faire le procès définitif. Car la mobilité néolibérale, comme valeur sociale, est surtout un mensonge. Ce qu'elle vise, c'est l'instabilité des dominés au profit de la stabilité des dominants. Pour qui tient le haut de la pyramide, aucun désir de mobilité sociale qui signifierait déchoir ! En cela la mobilité sociale néolibérale est un recyclage de la précarité qui sonnait trop négativement. La seule vraie mobilité positivement organisée dans le système néolibéral, c'est celle des capitaux.

Mais rappelons brièvement que la mobilité comme valeur, c'est aussi la capacité de fuir une situation vécue comme oppressive. Depuis la fugue de l'adolescent vis-à-vis de la famille ou de l'école, le *road trip* libérateur du film *Easy rider* vis-à-vis d'une société hyper-conservatrice, jusqu'à l'exil de ceux dénommés *migrants* vis-à-vis d'une situation de mort (due à la guerre, l'asservissement, la famine, ou tout à la fois). Il est à ce dernier égard significatif que

jusqu'à récemment, les discours politiques focalisaient sur les *immigrés*, insistant certes sur l'extériorité d'une origine, mais considérant la personne dans la société, même condamnée à l'invisibilité (en tant que travailleurs, ils sont souvent *clandestins*). Désormais c'est le moment du déplacement — *migrants* — que le discours vise. L'errance dit la personne tout entière.

Sur ce point de la fuite salvatrice (et pour bien d'autres motifs de réflexions), on lira avec profit *Mémoires sans frontières* (Éd. Libertaires, 2017), d'un camarade longtemps membre de *Réfractations*, Pierre Sommermeyer, qui évoque entre autres le parcours de son père, né Allemand dans une ville portuaire de la mer du Nord, grandissant et se politisant dans la confusion des années 1920 et 1930, s'exilant à Paris, s'y mariant à une juive germano-polonaise, et traversant les années de l'Occupation dans un mouvement de fuites successives face à un danger potentiellement mortel. C'est à la fois une errance et, à chaque étape, la construction de petites racines (pour anticiper sur la suite de cet article et le thème de l'enracinement).

Mais mon propos ici sera d'identifier ce qui peut se jouer avec le glissement de *transport* à *mobilité[s]*, dans le contexte d'un mode particulier, le système ferroviaire, tant du point de vue de son rôle social que de celui de ses organisations du travail. Quelles réalités procédant de quels imaginaires pourrions-nous chercher à (re) construire pour, dans des luttes à venir, « [revoir] le grain de la moisson s'enfermer dans l'épi et s'agiter sur l'herbe » (pour enchâsser l'article dans la citation de René Char placée en exergue) ?

DE L'ACTION ET DES AFFECTS AU CARACTÈRE : UNE DÉSINCARNATION

Un détour par le dictionnaire nous rappelle que le transport a deux acceptions. La première, physique, renvoie au fait de porter pour faire parvenir à un autre lieu, par un procédé particulier (véhicule, récipient, etc.). La médecine, elle, parlera de *transport au cerveau* pour une congestion cérébrale. Ce qui nous fait glisser, non sans ironie, vers la seconde acception de transport, qui désigne une vive émotion, un sentiment passionné, qui émeut, entraîne ; le déplacement est ici psychologique.

La mobilité, elle, renvoie au caractère de ce qui peut se mouvoir ou être mû, ou bien de ce qui change rapidement d'aspect ou d'expression (dans le sens d'une inconstance, d'une versatilité).



Newton Coracina, *Laisse, on rangera tout ça plus tard*, photographie.

Par le déplacement du discours d'un terme à l'autre, on passe de l'action, de ces instruments (*transports en commun* désigne autant l'action que le moyen et le système global) et de la manière dont ils nous affectent, au caractère de quelque chose ou de quelqu'un, à une capacité envisagée seule, indépendamment de ses moyens ou buts. La mobilité tient plus facilement le réel à distance. Appliquée à l'être humain, la mobilité est alors une désincarnation du transport, et il n'est pas étonnant que ce soit ce terme qui ait été retenu par la novlangue technocratique pour désigner les handicapés moteur sous le sigle PMR : personne à *mobilité* réduite. Du transport à la mobilité, c'est aussi un rapport au corps qui se joue.

Or une tête de pont de l'invasion des mobilités dans les discours fut la SNCF elle-même, qui a progressivement banni transport depuis le début des années 2000, et a désigné « Mobilités » sa branche de services de transport depuis 2011 (puis en a fait sa raison sociale en 2014, lors du démembrement en trois

établissements juridiquement distincts : SNCF-Mobilités, SNCF-Réseau et SNCF).

Les instruments du transport, et particulièrement des transports collectifs qui portent toujours en eux la question du niveau de leur socialisation, sont donc une marche (sic) de l'empire des mobilités, à tenir.

Mais la mobilité n'est jamais à l'abri d'une réincarnation, à l'occasion de laquelle des corps, dans un sentiment passionné qui émeut et entraîne – un transport ! – pourraient se révolter. Pour gérer cette contradiction entre mobilité survalorisée et nécessité du contrôle des corps dans le champ du réel, on peut certes multiplier les outils répressifs. Dans un article de 2005 (« Services publics et gratuité », *Refractions* n° 15, signé Martial Lepic), j'avais rappelé notamment combien les espaces du transport cumulent tous les outils sécuritaires (tous les corps de police, l'armée avec Vigipirate, tous les types de vigiles, la vidéosurveillance, des infractions pénales spécifiques ou le fait que les espaces de transport soient en eux-mêmes une circonstance aggravante pour tout délit pénal de droit commun). Mais l'embrigadement d'une partie de la population pour surveiller l'autre a ses limites. Le coup de génie consiste donc à faire sortir la mobilité du corps.

LA MOBILITÉ HORS DU CORPS

Avez-vous remarqué la débauche de moyens techniques pour prolonger ou remplacer la mobilité du corps ? Escalators, ascenseurs, dès qu'il faut monter ou descendre : une machine. L'accessibilité PMR est presque exclusivement traitée avec ces outils (très peu de rampes), comme si ce type de handicap, appelant un moteur extérieur au corps, devait être le standard de la personne allante. Par une perversité typique, le discours normalisateur et intégrateur des handicapés, qui énonce que de la femme enceinte au vieillard, nous sommes tous « handicapés » à un moment ou un autre et qu'il ne faut pas traiter les handicapés à part, ne sert pas à imaginer des espaces où chacun puisse être autonome, mais où chacun soit dépendant du moteur extérieur.

Même à plat, ce sont des trottoirs roulants que l'on nous fait emprunter, et les usagers de la station Montparnasse-Bienvenue du métro parisien se souviennent du très coûteux test de trottoir super-rapide, atteignant 9 km/h au lieu des 4 habituels. Seul pro-

blème : on se cassait la gueule au départ ou à l'arrivée quand il fallait accélérer ou décélérer de 5 km/h en une enjambée... C'est ça aussi, la résistance du réel !

Or un lieu privilégié de ce contrôle social des corps reste les transports. À tout seigneur tout honneur, la bagnole a presque achevé le processus. Après avoir combattu l'effort (direction assistée, vitres ou rétro électriques, etc.), c'est le mouvement lui-même qui est aboli avec les commandes à la voix et bientôt la voiture autonome.

Le transport aérien, plus directement contemporain de cette évolution, a affermi le paradigme entre vitesse et mobilité. Il s'est organisé depuis le début autour de l'absence de mouvements et d'efforts du passager. De la prise en charge des bagages à l'enregistrement, jusqu'au service nécessairement à la place, en passant par les circulations restreintes à l'intérieur de l'aéronef, tout concourt à l'immobilité du passager. Les efforts et mouvements ne sont exécutés que par les salariés, qui eux sont tenus socialement contraints par l'emploi.

Le train, sur ce plan, est longtemps resté à la traîne. L'évolution de la performance n'a pas éliminé le mouvement et l'effort (pour monter dans la voiture, mettre les sacs dans les porte-bagages, circuler dans le couloir, aller à la voiture-bar, etc.). Mais le TGV et l'imaginaire qu'il porte ont comblé le retard : prises à la place pour ordinateurs, connexion WIFI, locations de DVD, restauration à la place, services mobiles contextuels (offerts *via* les téléphones *mobiles* en fonction d'un profil, d'une zone ou d'un besoin déterminé, supputé ou provoqué), etc. Tout est fait au prix de lourds investissements technologiques et financiers, pour garder le passager à sa place (dans tous les sens du terme).

Dans un article de 2008 (« Le Pro, figure du soldat de classe ; de 1^{re} classe », *Monde libertaire* n° 1503 du 7 février 2008, signé Dr Martius) j'avais commenté une série de deux publicités SNCF du moment pour la nouvelle offre TGV Pro. La première accrochait avec :

« Vous vous êtes déjà levé ce matin pour aller travailler. Vous n'allez quand même pas vous lever une deuxième fois. »

Puis développait l'argumentaire :

« Un service de restauration à votre place. Le pro est toujours plus productif assis que debout et le pro a tout le temps des millions de choses à faire. TGV l'a bien compris. C'est pourquoi avec TGV Pro, le pro se fait servir directement à sa place des menus innovants et équilibrés. Et pour qu'il reste toujours moins longtemps debout, un taxi que nous lui avons réservé à bord l'attend à son arrivée. En fait, avec TGV Pro, plus le pro reste assis, plus le pro avance. »

Quant à la seconde publicité, elle accrochait avec :

« Ici, la guerre économique fait rage, mais au moins elle le fait en silence. »

Et l'argumentaire disait :

« La tranquillité des espaces Pro 1^{re}. Le silence. Cette mélodie impalpable si rare que le pro vénère. Tel le Graal, il recherche en permanence ce havre de paix où sa concentration s'épanouit et son efficacité augmente. Cette atmosphère de détente absolue, il la trouve à bord de TGV, dans l'Espace Pro 1^{re}. Mais aussi en gare, dans le salon Grand Voyageur, où il peut profiter du Wi-Fi et de la presse, tranquillement, entre pros. »

Sans refaire ici la démonstration, c'était un concentré d'articulation entre contrôle du corps, domination sociale, sexiste, idéologie de défense (la « guerre » économique), appliquée à cette classe moyenne supérieure à qui le capitalisme remet les clés de la boutique, pour en être les contremaîtres (au sens ancien d'à côté de, et non opposé à), et dont il faut être sûr qu'elle n'a pas de mauvaises pensées. Finissons ce tableau en notant que les seuls modes qui contredisent cette logique sont ceux dits doux, dont le moteur reste le corps : vélo, patin à roulettes, trottinette. La vitesse ne s'obtient pas contre l'effort ou le mouvement. En suivant Ivan Illich (*Énergie et équité*, réédition Arthaud, 2018), le vélo relève alors aussi de la révolution sociale.

OBÉSITÉ : LA MARQUE DU TROUPEAU

Face à une obésité structurelle dans nos sociétés, on a dit, non sans morgue pour ceux qui continuent de crever de faim : « d'un mal à l'autre, le monde compte désormais plus d'obèses [1 milliard] que de personnes souffrant de malnutrition [800 millions] » (dépêche AFP reprise dans le *20 Minutes* du 5 septembre 2006 à l'occasion du 10^e Congrès international sur l'obésité de Sidney).

L'obésité est certes le résultat de plusieurs facteurs au premier rang desquels la « malbouffe » c'est-à-dire tout le système capitaliste de production et de consommation des produits alimentaires. Mais gageons que dans l'ordre des causes, suit cette gestion des corps qui en extrait la mobilité pour les désarmer de leur potentiel d'action. Les transports sont une ligne de fracture entre la nécessité des flux alimentant la machinerie capitaliste, et l'exigence de contention des corps.

Une perversité ultime est alors la culpabilisation de la victime de ce système, puisqu'en imposant parallèlement l'image formée de corps sveltes et musculeux, on enferme l'obèse dans le mépris de lui-même. Doublement prisonnier de son corps et de son imaginaire, il est rendu inoffensif.

Dans une mise en abîme étonnante, cette culpabilisation sert parfois d'argument pour les transports en commun, comme cette campagne conjointe RATP/ Ministère de la Santé, à l'automne 2006, affichant dans les couloirs du métro des règles d'hygiène comme : « faites vos 30 minutes d'effort quotidien en montant les marches des escaliers du métro ! »

Dans un article de 2008, (« Corps en transports contrôlés : une civilisation de mal élevés », *Monde libertaire* n° 1522 du 26 juin 2008, signé Dr. Martius) j'avais pointé les liens entre contrôle social et gestion des corps, à travers les outils des transports payants. Notons simplement ici qu'eu égard à la mobilité, l'obésité représente une marque extérieure du succès des politiques d'aliénation du corps. Marque comme le marquage que l'on fait sur les animaux ou les choses pour affirmer le pouvoir exercé sur eux. L'obèse est physiquement désigné a priori comme appartenant au troupeau domestiqué, et les bergers peuvent se concentrer sur les bêtes plus rétives.

Comme à l'accoutumée lorsqu'il s'agit de contrôle social, les pauvres sont en première ligne : il y a une corrélation très nette

entre niveau de revenu et taux d'obésité (19 % des personnes dont le revenu net mensuel du foyer est inférieur à 900 €, mais seulement 4,3 % des personnes dont le même revenu est supérieur à 5 300 €, selon l'enquête ObEpi 2006).

En tant qu'usagers des transports collectifs et du train en particulier, nous devons garder en tête cette dimension du corps, lorsque nous imaginons les services de transport à sauver, à développer, à inventer.

GARE À NOUS !

C'est précisément dans un ex-espace ferroviaire (une Halle Freyssinet de 1920, ancienne gare marchandises près de la gare d'Austerlitz à Paris), transformé en incubateur (sic) d'entreprises *start-up* (resic) baptisée *Station F*, que Macron, le 29 juin 2017, a fait son allocution avec la fameuse phrase :

« une gare, c'est un lieu où on croise les gens qui réussissent et les gens qui ne sont rien. Parce que c'est un lieu où on passe. Parce que c'est un lieu qu'on partage. »

On fera d'abord un parallèle. Dans les années 1980, l'espace anciennement ferroviaire spectaculairement remanié aura été la Gare d'Orsay, au centre de Paris, pour en faire un musée. Il s'agissait bien sûr, aussi, d'un projet d'auto-affirmation de son pouvoir par le tyran de l'époque, mais au moins gardait-on une fonction d'équipement collectif, dédié à la possibilité d'un regard introspectif sur nous-mêmes, au travers des expressions d'artistes ayant saisi les réalités ou les utopies produites par leurs contemporains. Et l'on pouvait voir un lien entre la fonction première de la gare, et l'époque historique qui délimite le fonds du Musée d'Orsay, à savoir le XIX^e siècle, dans lequel le chemin de fer est né et a pris son essor. Autres temps autres mœurs, c'est en temple de la mobilité néolibéral qu'est transformé un autre monument ferroviaire, certes plus discret.

Sur le fond du propos ensuite, on ne reviendra pas sur la violence de classe de l'expression « les gens qui ne sont rien » (voir l'intervention de Philippe Lamberts, eurodéputé écologiste belge, étrillant Macron, lors de la séance du Parlement européen du 17 avril 2018 ; < <https://www.youtube.com/watch?v=ZvGZhqJUGBk>>). On n'insistera pas plus sur la ridicule tautologie de la gare « où on



Newton Coracina, *Avant la joute*, photographie.

croise » parce que « c'est un lieu où on passe » (voir sur Internet les vidéos qui mettent en parallèle des répliques de Macron avec celles du personnage de comédie *OSS 117*, agent secret des années 1960, imbu de lui et cumulant toutes les tares et poncifs du beauf, machiste, de la société française des années De Gaulle).

On s'attardera en revanche sur « le lieu qu'on partage », pour aller chercher dans *L'Enracinement* de Simone Weil (édité par Albert Camus chez Gallimard en 1949 ; existe en Folio, 1990), une valeur apte à faire échec, entre autres, à la mobilité néolibérale.

« L'enracinement est peut-être le besoin le plus important et le plus méconnu de l'âme humaine. C'est un des plus difficiles à définir. Un être humain a une racine par sa participation réelle, active et naturelle à l'existence d'une collectivité qui conserve vivants certains trésors du passé et certains pressentiments d'avenir. Participation naturelle, c'est-à-dire amenée automatiquement par le lieu, la naissance, la profession, l'entourage. Chaque être humain a besoin d'avoir de multiples racines. Il a besoin de recevoir la presque totalité de sa vie morale, intellectuelle, spirituelle, par l'intermédiaire des milieux dont il fait naturellement partie. Les échanges d'influences entre milieux très différents ne sont pas moins indispensables que l'enracinement dans l'entourage naturel. Mais un milieu déterminé doit recevoir une influence extérieure non pas comme un apport, mais comme un stimulant qui rende sa vie propre plus intense. Il ne doit se nourrir des apports extérieurs qu'après les avoir digérés, et les individus qui le composent ne doivent les recevoir qu'à travers lui. Quand un peintre de réelle valeur va dans un musée, son originalité en est confirmée. Il doit en être de même pour les diverses populations du globe terrestre et les différents milieux sociaux. »

ENRACINEMENT ET PSYCHODYNAMIQUE DU TRAVAIL

L'enracinement, ici, ne doit donc pas être compris comme le respect de traditions figées ou à figer, à visée d'identité collective réifiée, dans un rapport de compétition aux autres, amenant l'esprit de conquêtes, militaires, économiques (ne parle-t-on pas de « conquêtes » de parts de marché) ou, pire, de conquête des imaginaires. C'est au contraire l'entrelacs vivant des rapports au réel et aux autres qui prend appui sur les habiletés et savoirs accumulés dans chacun des milieux (la famille, le métier, la collectivité, le territoire géographique, etc.), et des manières d'en rendre compte.

Une illustration en est donnée par Alèssi Dell'Umbria dans son dernier ouvrage sur les pratiques musicales du sud de l'Italie (*Tarentella ! – possession et dépossession dans l'ex-royaume de Naples, L'œil d'or*, 2016 ; une longue interview a été donnée au journal *CQFD* n° 159 de novembre 2017).

Dans cette optique, les transports prennent une dimension singulière. Ils sont une irrigation interne nécessaire de chaque milieu

d'une part, mais aussi un moyen possible pour les échanges entre milieux différents. L'enracinement peut s'inscrire dans un territoire (aussi géographique qu'affectif) mais aussi dans les mécanismes du *travailler*, comme activité de production (*poiésis*), où se mêlent les habiletés du métier (*métis*) et des exigences de collaboration, qui nous construisent et d'où naît une activité déontique (productrice de règles) au fondement de tout collectif de travail qui se respecte. Travailler, pour un être humain, c'est donc bien lancer profondément une « racine par sa participation réelle, active et naturelle à l'existence d'une collectivité qui conserve vivants certains trésors du passé et certains pressentiments d'avenir ».

Je renvoie ici aux apports de la psychodynamique du travail élaborée par Christophe Dejours depuis 40 ans, à partir d'une part d'une clinique du travail qui a retourné la question de la souffrance et de la maladie au et par le travail (comment font la majorité des gens pour ne pas tomber malade ?), et d'autre part d'un emprunt à la psychanalyse de sa théorie du sujet. Très schématiquement (car la psychodynamique du travail a développé des descriptions et des outils d'une complexité croissante), travailler est un certain mode d'engagement de la subjectivité pour faire face à une tâche encadrée par des contraintes matérielles et sociales, et consiste alors à combler l'écart entre le prescrit et le réel. La souffrance de l'échec (car on commence par échouer) est le point de départ de l'engagement de l'intelligence du corps en vue de subvertir cette résistance du réel. Le travailler transforme donc le monde et le sujet et participe à l'accomplissement de soi, si certaines conditions sont réunies, singulièrement en matière de coopération, avec ses pairs (les collègues de l'équipe), avec l'autorité représentant l'entité sociale organisatrice du travail (qui prendra des formes et natures diverses selon que l'entité est hiérarchique/autoritaire ou autogestionnaire/libertaire), ou avec l'utilisateur du travail fini (l'utilisateur du bien ou du service, le prestataire inscrit dans les organisations de production autant comme fournisseur que comme client, etc.).

Enfin, la psychodynamique du travail postulant la centralité du travail sur un plan anthropologique lance des passerelles vers les fondements d'une justice sociale (*via* la santé au travail) ou les fondements de l'apprentissage de la démocratie directe (*via* notamment les espaces de délibération qui accueillent les coopérations précitées).

Pour vous transporter avec passion dans les travaux de Christophe Dejours, mille voies possibles. Ma suggestion présente serait *Situations du travail* (PUF, 2016) d'une part, dont l'intérêt à mes yeux est de montrer, à travers un choix d'articles disséminés sur 30 années, à la fois les résultats des recherches et le cheminement de leur élaboration. Et d'autre part *Le corps d'abord, du corps biologique au corps érotique* (Payot, 2001) pour le soubassement psychanalytique qui caractérise l'approche de Christophe Dejours par rapport à d'autres en psychopathologie du travail.



Newton Coracina, *Les scies aussi se scient*, photographie.

Cet aspect de l'intelligence s'originant dans le corps, par notre capacité à être affecté par le monde (l'affect étant l'aboutissement psychique de la capacité strictement physiologique à percevoir par les sens), est essentiel, et, pour ce qui concerne cet article-ci, donne une orientation complémentaire à l'enjeu du corps dans le couple transport/mobilité[s].

MÉTIS ET ACTIVITÉ DÉONTIQUE

Chargés de cet *enracinement* et de cette psychodynamique du travail, revenons au transport ferroviaire, par le biais de ses organisations du travail.

Lors d'un colloque, l'historien des chemins de fer Georges Ri-beil avait affirmé que la population cheminote, globalement, n'avait pas été spécialement résistante, scandalisant les représentants CGT présents, dépositaires du récit légitimant de l'immédiat après-guerre : Résistance fer, la SNCF seule entreprise à avoir en tant que telle reçu la Légion d'honneur, etc. Mais de fait, si, eu égard à leur nombre (450 000 en 1950, et encore 140 000 aujourd'hui, sans compter les retraités qui conservent souvent, au travers des structures syndicales et associatives, un lien de solidarité fort avec les actifs), des tendances radicales s'expriment, les cheminots pris globalement ne sont pas spécialement révolutionnaires. En revanche, ils ont une forte capacité de mobilisation. À l'initiative de la CGT lorsqu'elle était ultra-majoritaire (la grève *presse-bouton* comme on disait), mais aussi par deux fois, de manière spontanée, en débordant les appareils syndicaux : à l'hiver 1986/87 d'une part, et en 1995 d'autre part.

Cette capacité de mobilisation repose notamment sur un double enracinement, dans le *travailler* et dans les territoires. Dans le *travailler*, il faut voir tout d'abord que derrière la structuration très hiérarchique de la SNCF, beaucoup des métiers qui concourent directement à la circulation des trains laissent les collectifs d'agents très autonomes pour la mise en œuvre des prescriptions. Le conducteur, le contrôleur (dont les missions relèvent en réalité d'abord de la sécurité, puis de l'information des voyageurs, bien avant le contrôle), le chef de service (qui désigne, en gare, celui qui assure les arrivées/départs des trains), les agents des brigades Voie (et en particulier les agents du service électrique), assument directement leur travail, sans médiation d'un supérieur (ce qui permet d'ailleurs de se défausser facilement sur le *lampiste* en cas d'accident). Ces agents sont très jaloux de leur autonomie, et considèrent par exemple le travail d'usine dans les ateliers du Matériel, avec la hiérarchie physiquement présente, comme une disgrâce.

Parallèlement, les techniques du ferroviaire reposent sur une masse de prescriptions, résultant au moins autant de l'empirisme accumulé depuis les débuts du chemin de fer, que de la conception *a priori*.

Enfin, jusqu'à la fin des années 1980, la structure dirigeante des grandes fonctions, et de la SNCF elle-même était composée d'ingénieurs dont les parcours de carrière faisaient qu'ils connaissaient les métiers et le travail. Ils exerçaient certes la fonction de domination

de la hiérarchie d'une manière souvent très autoritaire, mais il y avait un rapport partagé aux limites du réel, qui donnait un champ à la conflictualité (les arguments liés au travail, à ses conditions ou à ses organisations étaient au moins audibles par l'adversaire), et qui s'exprimait aussi dans les grèves, avec des chefs locaux qui, prenant acte du rapport de force à un moment donné, laissaient les agents bloquer la production, dès lors qu'ils savaient que, par la connaissance intime du travail qui en était le soubassement, aucun acte contraire à la sécurité des circulations et des personnes ne serait commis.

Cette *métis* partagée, à la fois horizontalement dans les collectifs d'agents et verticalement dans la structure hiérarchique, et l'exigence de collaboration encouragée par l'autonomie effective de nombreux postes, portaient l'activité déontique des collectifs de travail à un haut degré, qui peut illustrer un mode d'enracinement au sens de donne Simone Weil.

Aujourd'hui, les dirigeants des SNCF, les hiérarchies intermédiaires et les parcours professionnels privilégient des gestionnaires qui ne connaissent pas grand-chose au ferroviaire et sont dans le déni complet du travailler.

VESOUL.FR / POLITIQUES DE LA PEUR

L'autre enracinement fort est celui du territoire. Même si le chemin de fer fut pensé à l'échelle d'un pays, voire d'un continent (les grands express internationaux mythiques : Orient Express, Transsibérien...), l'imaginaire du chemin de fer, pour ses agents, reste ancré dans leur territoire, souvent natal. Il faut toutefois mettre à part la phase de construction des réseaux, qui a encouragé des exodes intra- et internationaux (lire l'article d'un camarade cheminot, syndicaliste et historien, Patrick Cognasson : « Immigrés belges dans la construction des lignes de chemin de fer au début de la Seconde République », *Bulletin Histoire et vies du 10^e arrondissement*, du 4 juin 2012).

Cet ancrage territorial semble évident pour les agents de la voie, dont les anciens ne se seraient pas laissés déplacer de 20 km sans réagir. Mais il est vrai aussi pour les roulants (conducteurs et agents des trains), qui, contrairement au maritime (ou à l'aérien qui en a repris tous les codes), ne fantasment pas sur l'exotisme des destinations, mais sont dans une logique

d'appropriation d'un territoire. On fait partie d'un dépôt, qui gère les services de transport sur un territoire donné (qui peut, avec le TGV, inclure des dessertes lointaines : un TGViste alsacien aura dans ses roulements du Paris-Mulhouse ou du Strasbourg-Marseille), et les différentes dessertes qui composent le roulement sont autant de labours de ce territoire (au sens premier comme à celui de travail ; l'anglais *labour*). C'est clairement aussi un enracinement, condition sine qua non d'espaces vécus comme communs.

Au-delà des prescriptions, c'est telle maison (dont on finit souvent par savoir qui l'habite), dans telle courbe, qui sera transmise entre conducteurs comme étant le repère pour mettre un cran de traction supplémentaire si l'on veut passer la rampe qui suit sans perdre la vitesse en haut. C'est le service de Dole à St-Claude, dans le Jura, assuré encore en 2003 par un antique X2800 (autorail diesel conçu fin des années 1950), qui pouvait adapter dans une certaine mesure sa ponctualité, si l'Adélaïde, descendue au bourg pour le marché par le train du matin, n'était pas au rendez-vous du train qui remonte quelques heures plus tard. C'est cette camarade lyonnaise de SUD-Rail, ayant récemment déménagé dans un village jouxtant une voie parcourue par des trains de fret tirés par les collègues de son ancienne affectation, et qui n'ose avouer qu'elle travaille à la SNCF, de peur qu'on lui reproche une atteinte à la tranquillité : les conducteurs ne manquent pas de la saluer à chaque passage par un sonore coup de trompe ! C'est aussi cet autre camarade de SUD-Rail, avec lequel je travaille régulièrement sur des dossiers individuels ou collectifs (car il y a du *travailler* dans le syndicalisme, et il est indéniable que lui, moi et quelques autres formons un collectif de travail transverse même à nos structures syndicales et fédérales). Natif des Vosges saônoises, il est affecté au dépôt de Belfort, et son roulement lui fait labourer la plaine d'Alsace jusqu'à Strasbourg d'un côté et la Franche-Comté de l'autre. Il m'a fait l'amitié de s'intéresser à *Réfractations* qu'il a mis désormais à ses lectures d'autodidacte. En coupure ou découché à Besançon, il ne manque pas d'aller voir la bibliothèque L'Autodidacte (justement !) co-animée par des camarades du groupe Proudhon de la Fédération anarchiste. Ou une autre fois, de coupure à Vesoul, il avait pris le *Réfractations* n° 19 (« Politiques de la peur »), et m'a adressé en forme de clin

d'œil, une photo de la couverture contre un mur affichant la marque Vesoul.fr. Quand on se souvient que Vesoul s'ordonne aussi autour de sa prison, cette photo ironique et pertinente devenait une fleur s'ouvrant à l'autre extrémité d'un enracinement, s'originant dans l'entrelacs du travail, du territoire, du syndicalisme, et de l'amitié.

C'est au parfum de telles fleurs discrètes que peut-être à l'avenir, ces espaces communs de l'enracinement pourront être (auto) gérés en commun.

UN DÉRACINEMENT MORTEL

Pour l'heure, inutile de préciser que l'évolution des organisations du travail dans les SNCF imposent un déracinement extrêmement violent. La mesure quantitative individualisée des performances, la standardisation, la qualité totale et les réorganisations compulsives, déciment les collectifs de travail, détruisent les coopérations, forcent au mensonge généralisé. Dans les métiers de l'équipement en particulier, les salaires bas poussent de plus en plus d'agents (désignés alors comme *chasseurs de prime* ou par le plus dévalorisant *mange-merde*) à vendre leur déracinement contre l'indemnité de déplacement complet.

Ce déracinement est à proprement parler mortel, car, même si la Direction, dans une posture de déni complet, organise l'omerta médiatique, les organisations syndicales évaluent à une cinquantaine par an le rythme actuel des suicides à l'occasion du travail...

D'une manière apparemment paradoxale, la grève du zèle pourrait alors être un outil de lutte d'avenir. Tout en restant à son poste – le travail comme emploi – et donc en conservant son salaire, elle consiste précisément à faire la grève de l'investissement subjectif qui fait le travailler, et qui comble en permanence l'écart du prescrit au réel pour que *ça marche*.

C'est une modalité de grève violente pour celui qui l'exerce (pas facile de se contraindre à agir *comme un con*), au moins sinon plus conflictuelle que la cessation du travail (on se met au cœur de la tension des organisations du travail qu'on engendre). Mais elle peut être très efficace (le respect strict et bête de la consigne conduit rapidement à la panne), et elle pose frontalement la question du *travailler*, et peut être le départ d'un ré-enracinement sur ce terrain central de l'activité humaine.

TRANSPORTS GRATUITS

Simone Weil, plus loin dans *L'Enracinement*, souligne que :

« les relations sociales à l'intérieur d'un même pays peuvent être des facteurs très dangereux de déracinement. Dans nos contrées, de nos jours, la conquête mise à part, il y a deux poisons qui propagent cette maladie. L'un est l'argent. L'argent détruit les racines partout où il pénètre, en remplaçant tous les mobiles par le désir de gagner. Il l'emporte sans peine sur les autres mobiles parce qu'il demande un effort d'attention tellement moins grand. Rien n'est si clair et si simple qu'un chiffre. »

Sans développer plus, je renvoie ici à mon article de 2005 (« Services publics et gratuité », *Réfractations* n° 15, signé Martial Lopic), qui présentait la revendication des transports gratuits pour l'utilisateur, relancée à partir du mouvement des chômeurs de 1997 puis par des collectifs libertaires durant toute la décennie 2000. Dans un autre article de 2009 (« Lutttes sociales et entraide : l'exemple des mutuelles dans les transports », *Réfractations* n° 23, signé Martial Lopic), je faisais un retour sur un outil de résistance particulier : les mutuelles d'entraide.



Newton Coracina, *L'état des forces*, photographie.

Ces écrits seraient à réactualiser aujourd'hui. Mais à la lumière de l'enracinement/déracinement, un des intérêts de cette revendication est alors qu'elle oblige à penser et organiser les transports en termes de droits sociaux amorçant une démonétisation possible, et invite à une socialisation accrue, par des mécanismes collectifs de décision sur quelles infrastructures, quels moyens techniques, quelles ressources, pour quels besoins.

LA SPLENDEUR PARTAGEUSE DE FRÈRE CHEVAL DE FER

Un peu de poésie pour finir, qui subvertira le livre récent de Jean Rouaud, *La splendeur escamotée de frère Cheval* (Grasset, 2017). Il y propose, au moyen de la pensée poétique fonctionnant par métonymie, son interprétation personnelle du sens à donner aux grottes ornées du paléolithique supérieur, dont il tire les enjeux à travers les âges jusqu'à aujourd'hui.

En très résumé, il décrit une cosmogonie des hommes de l'ère glaciaire, qui gardent leurs divinités à portée immédiate du sensible (et, aurais-je envie de dire, du corps), en faisant du renne le principe actif de la terre, du poisson le principe actif de l'eau, de l'oiseau le principe actif de l'air, et du cheval le principe actif du soleil-feu en même temps que le messager de nos peurs et espérances face à la nuit, l'incertitude d'un lendemain, la mort... Il replace cela dans un paysage de toundra qui s'étend dans l'horizontalité d'espaces parcourus par les troupeaux des grands mammifères, et où le végétal, au mieux arbuste chétif, n'est pas digne d'incarner une part de divin. En opposition, il décrit la fin de l'ère glaciaire comme une *maladie verte*, avec le développement des arbres qui viennent faire obstacle aux déplacements et sédentarisent, et qui obligent à lever les yeux au ciel. Dans cette verticalité nouvelle, il voit le mouvement de l'orgueil humain d'avoir voulu envoyer Dieu au Ciel (les religions monothéistes) pour rester seul maître de l'ici-bas. La religion chrétienne en particulier (avec la croix qui ne serait autre chose que cet arbre de haute futaie ayant amené la verticalité) porterait les traces de ce combat pour la séparation du divin et de l'humain. On me fera crédit que ce n'est pas la religiosité et l'anti-matérialisme de Jean Rouaud qui m'intéressent ici. Mais plutôt la dialectique horizontal/vertical, et le fait que l'horizontalité de l'espace et des paysages associés puisse inspirer l'idée de l'égalité de destin, et d'une empathie avec les autres espèces animales, au point de charger certaines

d'expliquer le monde ou de porter nos affects les plus profonds. En cela, l'athée que je suis peut même avoir de la sympathie pour cette manière de tenir le divin dans l'humain, de ne pas le déléguer à un au-delà dont on perd la maîtrise, et qui, en s'accumulant dans la verticalité, devient hiérarchies et dominations de toutes sortes. L'horizontalité comme gage physico-psychique de l'anarchie, en somme !

Dans cette perspective (qui courroucera Jean Rouaud car il fait une interprétation tout autre du chemin de fer), le système ferroviaire devient un instrument de (re) mise à plat des imaginaires et de leurs paysages. Le chemin de fer en effet, sauf conditions d'exploitations particulières (multiplication des locomotives en tête et en pouce, crémaillère, ou encore la grande vitesse qui joue sur la légèreté associée à la puissance), se développe sur des profils aux pentes maximales d'environ 10/1000. Pour franchir des accidents du relief, il faut soit percer les montagnes, soit enjamber les vallées. Avant la toute-puissance de la route, ce sont des grands viaducs ferroviaires qui ont excité les habiletés des ingénieurs et des industriels (le viaduc de Garabit est un monument historique), autant que structuré l'identité de certains territoires (peut-on imaginer aujourd'hui Morlaix si disparaissait soudain le haut viaduc en pierre qui barre visuellement le fond de la ria ?). Et la traverse n'est-elle pas alors la remise dans l'horizontalité de cet arbre de haute futaie qui aurait introduit la verticalité, la hiérarchie et la domination ? Pour le coup, foutre par terre la croix chrétienne n'est pas pour me déplaire, après en avoir décloué le Christ bien sûr...

Loin de moi l'idée ou l'envie de déforester en grand (ce qui contredirait, métonymiquement, le bien que j'ai dit de l'enracinement). Mais peut-être pouvons-nous, cheminots et usagers du train réunis, nous proposer une cosmogonie laïque, où le train – petit cheval de fer, terrifié par les dangers qui l'environnent, mais courageux pour les éviter – serait le principe actif de l'égalité et de la justice sociales, et notre messenger commun pour relier les multiples racines du travailler, des territoires, et de nos affects.

Jean-René Delépine
(syndicaliste à SUD-Rail)