Shellac présente



CHEMINOTS

UN FILM DE
LUC JOULÉ ET
SÉBASTIEN JOUSSE

WWW.CHEMINOTS-LEFILM.FR

SORTIE NATIONALE LE 17 NOVEMBRE 2010

ENTRETIEN
AVEC LES RÉALISATEURS

REGARDER POUR COMPRENDRE



Photo Carole Guénot

Votre film fait parler des cheminots sur leur travail, à l'heure de l'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire. Quelle était votre idée au moment de débuter ce projet ?

Luc Joulé : Nous n'en avions pas justement. Le désir de ce film est né chez les représentants des cheminots de Provence - Alpes - Côte d'Azur dont le comité d'entreprise développe depuis de nombreuses années une politique de résidences artistiques. N'ayant jamais rien fait sur le cinéma, ils ont eu envie d'investir cette forme artistique. Le seul parti-pris que nous avions exprimé aux cheminots était de « poursuivre notre exploration cinématographique du travail. » [1]

Sébastien Jousse : Ils nous ont offert la liberté d'être cinéastes. Habituellement, un projet de film, personnel ou de commande, nous impose de jouer avec les possibles. Là on avait à peu près tout : approche d'une matière - le travail - sans entrave, liberté du format. Et puis nous avons eu le temps de faire notre travail de cinéaste qui est d'avoir un regard : observer une matière afin d'en retirer des images.
La fonction première de ces résidences organisées par le CE est de faire entrer la culture dans le monde du travail. C'est un peu l'inverse qui s'est passé.
C'est une culture du travail qu'il nous a été permis de connaître et de filmer à une époque où elle est de plus en plus occultée.

Pour quelle raison le travail est un sujet difficile à approcher ?

L.J. : Nous avons tout d'abord chercher à comprendre un univers professionnel totalement inconnu, pour ensuite affirmer notre regard. Nous avons passé un an et demi à sillonner les gares, les ateliers, les bureaux pour observer et écouter, et aussi expliquer notre conception du cinéma.
Il y a tout de suite eu une grande volonté des cheminots de nous faire partager leur quotidien, la réalité culturelle de leur métier. L'accueil allait bien plus loin qu'une simple politesse. Il y avait ce besoin de « libérer » une parole, de partager des conceptions du métier et des questionnements sur le travail, au-delà des caricatures médiatiques.
La parole s'est jouée de manière très libre sauf lorsqu'on avait affaire à des directeurs, des managers. L'un d'eux était très intéressé par notre projet. Il avait baigné dans la culture cheminote et gravi les échelons. Mais il s'est d'un coup confronté à ce que lui imposait son niveau de responsabilité. La parole officielle s'est substituée à une expression personnelle et sensible. Plus on s'avançait dans la hiérarchie, plus les gens étaient parlés, mais ne parlaient plus. ►►►

On ne regardera plus les cheminots comme avant !

**Accueillir des artistes et s'engager à réunir les conditions nécessaires à une création originale constituent, lors de chaque résidence, une rencontre particulière.
Les différentes disciplines artistiques sont autant de sensibilités singulières pour approcher l'univers du train, celui des cheminots et des usagers. Chaque rencontre entre le monde du travail et celui de la création artistique bouscule les idées reçues et renouvelle les regards. Elle est un enrichissement mutuel toujours fécond.**

Peu de films documentaires proposent un regard sur le travail en donnant la parole à ceux qui produisent. C'est le sens même de cette résidence artistique autour du cinéma. Sans doute sa réussite…

« Le cinéma est un passeur », expliquent souvent Luc Joulé et Sébastien Jousse. Les trois années de leur résidence ont pleinement permis cette rencontre entre un univers très « ordonnancé » et des artistes qui ont voulu révéler, dans un même mouvement, un regard nouveau sur un milieu professionnel en pleine évolution et les liens, les résonances avec la société.

Loin des images passéistes – voire un peu désuètes – que renvoie, à quelques exceptions près, le cinéma, cette Résidence a permis d'aborder, de manière sensible, les questions sociales que posent les transformations du monde ferroviaire. Un questionnement d'autant plus nécessaire qu'il concerne, au-delà des seuls cheminots, chaque citoyen.

**Au fil des premières projections, deux réflexions se sont dégagées : « On ne regardera plus les cheminots comme avant ! » et « Ce qui est dit dans le film nous concerne tous. »
Pourtant, l'idée même qu'une caméra s'installe au cœur de l'entreprise, au plus près du travail, n'allait pas de soi. La perception de nombreux salariés sur les images de leur travail est souvent négative. Trop proches du reportage, elles survolent le sujet, ne vont pas au fond des choses. Lors de ces projections, des cheminots se sont découverts. Ils ont pris conscience, dans sa globalité, du processus qui défait sournoisement le service public. Ils se sont même reconnus à l'intérieur de ce mouvement de division qui affecte le contenu et le sens du travail. Si quelques spectateurs ont regretté une réalisation trop peu « militante », l'accueil par les cheminots est, d'une manière générale, enthousiaste. Un protagoniste du film, peu enclin à participer au tournage, confia : « Ce qui me plaît, c'est qu'ils ont fait un vrai film. »**

**Aujourd'hui, *Cheminots* sort en salle. Une perspective dont l'évidence s'est imposée par l'accueil réservé au film par les cheminots, le public des festivals où le film fut présenté et les professionnels. Une perspective rendue surtout possible grâce à la rencontre avec Shellac.
Aujourd'hui, peu de Comités d'Entreprise s'engagent dans une démarche culturelle. Pour le Comité d'Établissement Cheminots Provence - Alpes - Côte d'Azur, l'aboutissement d'un projet de cette envergure prouve que nos institutions ont un rôle unique et capital à jouer dans la culture. *Cheminots* révèle un cinéma qui questionne et tisse un lien précieux pour trouver des réponses à la hauteur des enjeux que posent la transformation du travail et l'affaiblissement des services publics.**

Les premières projections du film ont toutes été des moments de rencontre entre des spectateurs d'horizons divers, rompant ainsi avec ce sentiment d'isolement et d'impuissance qui domine parfois.

Aujourd'hui dans les salles de cinéma, *Cheminots* ouvre la voie à se rencontrer pour inventer de nouveaux possibles.

Jacques Mollemeyer
Secrétaire du Comité d'Etablissement Cheminots Provence - Alpes - Côte d'Azur



►►► Le film débute par les premières images de l'histoire du cinéma où les frères Lumière filment une entrée de train en gare de la Ciotat. Pourquoi convoquer cette image du passé pour parler du présent ?

S.J. : C'était un parti-pris dangereux puisqu'il y a un côté image d'Epinal. Mais ce film des frères Lumière nous semble être une unité fondamentale de cinéma : *je regarde pour comprendre ce que je vois*. Nous n'avons fait que nous placer derrière ce principe de cinéma qui est de poser notre caméra et tenter de réfléchir sur ce qu'on a vu.

« C'est une culture du travail qu'il nous a été permis de filmer. »

L.J. : Les frères Lumière posent une caméra dans une gare, un train arrive et il suffit de regarder les choses se faire pour constater que le train met les gens, la société, en mouvement. Cette idée de « transport en commun » était notre point de départ.

S.J. : Notre but était d'observer de manière organique le travail des cheminots. De montrer ce fonctionnement au profane et d'en faire sentir tout ce qu'il a de naturellement nécessaire.

Nombre de cheminots expriment un sentiment de dépossession de leur travail. Comment avez-vous compris ce sentiment ?

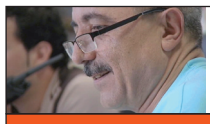
L.J. : Le plus dur n'a pas été de le comprendre, mais plutôt d'arriver à s'en détacher. Durant cette première période d'immersion et d'écriture, nous étions souvent saisis par le découragement. Qu'allait-on faire de cette matière ? Que pouvions-nous apporter face à ce sentiment de dépossession et d'abandon ? Nous avons alors cherché ce qu'il peut y avoir de commun à tous, dans le propos des cheminots. Que l'on soit cinéaste, instituteur, chercheuse, infirmière. Ce point d'appui nous a aidés à prendre une distance nécessaire avec le désarroi de nombreux cheminots pour le mettre en perspective. Le « travailler ensemble » des cheminots dessinait quelque chose de notre société.

S.J. : C'était intéressant aussi de retrouver chez les cheminots ce besoin incorrigible à forger une culture du travail même dans une tâche pénible. On voit bien qu'il y a un rapport au travail plus compliqué que la simple nécessité de gagner sa vie. Et à partir du moment où l'on vient contredire l'existence de ce rapport humain au travail, on nuit au travail lui-même. Aujourd'hui, on demande aux cheminots de faire moins bien leur travail parce qu'il y a moins de moyens. Ce qui use le plus les gens, ce n'est pas le fait qu'on leur en demande plus, c'est d'accepter de se voir faire un travail dégradé.

L.J. : Ce qui affecte la SNCF, France Télécom, EDF, et l'Education nationale, c'est que le travail n'est plus reconnu pour ce qu'il était jusqu'à présent. Et on va vers des phénomènes de rejet. Jusque-là, il y avait des cheminots qui étaient investis dans leur travail. Mais face à une situation qui désormais les dépasse complètement, sur laquelle ils n'ont plus aucune prise – où même, tout est fait pour qu'ils n'en aient surtout pas – on va avoir des gens qui se détacheront de leur travail.

Autre chose très frappante tout au long du documentaire, c'est cette crainte de l'isolement qu'expriment certains cheminots…

S.J. : Cette crainte affecte de manière très profonde surtout ceux qui travaillent en réseau parce que l'isolement c'est justement la fin du réseau. Le film *The Navigators* de Ken Loach montre ça : son film débute sur une équipe de voie très soudée, filmée de loin toujours en groupe. Petit à petit, la mise en scène isole les membres les uns des autres, à mesure que chacun est aux prises à ses difficultés de salarié devenu précaire. Lorsqu'à la fin, travaillant au mépris de toutes les règles de sécurité, l'un d'eux est percuté par une locomotive, ses camarades ne le voient pas mais le spectateur non plus ne le voit pas. Le film de Loach montre le résultat de l'isolement : mourir sans que les autres ne vous voient. Je ne dis pas qu'il y a un inconscient collectif qui fait que l'on se voit mourir dès qu'on se sent isolé, mais il y a quelque chose qui résonne avec toutes nos situations à nous, les cheminots, les intermittents, les journalistes, les commerciaux, les managers… Dans l'isolement, on disparaît aux yeux des autres, et on meurt de ça.



FRANÇOIS AGUILAR
chef d'escale

« On ne se prête plus les locos, on se les vend, on se les sous-loue, ça devient… »

L.J. : C'est en cela que nous sommes très heureux que le film sorte en salle. Ce n'était pas du tout prévu au début de la résidence. Cela est né du film une fois terminé, de ce qu'il offrait comme possible, et de la rencontre que nous espérions avec Shellac. Dans la salle, un public va se constituer dans toute sa diversité, son humanité. La projection sera l'occasion de constater que la spectatrice ou le spectateur à côté de moi partage les mêmes aspirations, et que, malgré ce processus de refoulement et de renoncement auquel nous sommes quotidiennement soumis, ces aspirations sont légitimes.

S.J. : Si au-delà de son sujet, le film témoigne de la difficulté de filmer librement le travail aujourd'hui, il montre aussi qu'on peut trouver des voies alternatives pour approcher et observer ce travail. Ce qui est intéressant pour *Cheminots* c'est que cela a été la rencontre du cinéma et du corps social qui a permis l'existence du film en ouvrant une brèche, en contournant les points de contrôle. À nous tous de préserver ces marges de liberté qui permettent de continuer à faire des films. ■

Propos recueillis par Philippe Chibani-Jacquot, journaliste économique et social

Retour du possible

Lors d'une avant-première du film de Luc Joulé et Sébastien Jousse, un syndicaliste cheminot confiait : *« Ce que je trouve incroyable, c'est que ces deux réalisateurs, au départ totalement extérieurs au monde des cheminots, réussissent à nous apprendre des choses sur ce que l'on vit tous les jours à la SNCF. »*
Ce qui est sans doute encore plus incroyable, c'est l'existence même de ce documentaire, tant les images du travail sont de plus en plus difficiles à filmer librement à l'intérieur des entreprises, verrouillées derrière leurs stratégies de communication.
C'est incroyable… et pourtant possible !

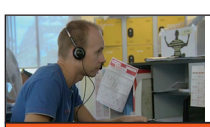
Possible que le Comité d'Établissement Cheminots de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur persiste depuis plus de 20 ans à considérer l'entreprise, grâce aux résidences d'artistes qu'il organise régulièrement, comme un lieu de rencontre culturelle entre le monde artistique et celui du travail.
Possible que des cheminots expriment simplement, devant une caméra, leur attachement à leurs différents métiers au service du public ainsi que leurs interrogations, leur désarroi, face à la libéralisation du chemin de fer français, face à la perte de sens et d'efficacité de leur travail.
Possible, alors, que des spectateurs/usagers, en découvrant la formidable complexité humaine que représentent la circulation d'un train et le fonctionnement de tout un réseau, comprennent que la finalité du travail est, ici, l'affaire de tous en ces temps où, malgré ses ravages, l'économie néolibérale n'en finit pas de diviser et d'opposer les hommes.

Tout comme le train, le cinéma est un transport en commun.

***Cheminots* sort sur les écrans des salles indépendantes le 17 novembre 2010. Ce réseau, reliant lui-même territoires et publics, offre des lieux de résistance à l'uniformisation du regard et de la pensée. Les projections du film seront suivies de nombreux débats sur la réalité du travail aujourd'hui entre professionnels d'horizons divers – public, privé – citoyens de différentes sensibilités.**

Philippe Hagué pour Shellac





ERIC ESCHRICH
agent commercial ID TGV

« Ah non, c'est non-remboursable ! Les conditions générales de vente, le mentionnent bien, vous n'existez pas à la SNCF, vous êtes sur ID TGV (…) Donc le montant total à payer pour cette nouvelle réservation est de 27 euros. Master Card ou Visa ? »

[1] Le précédent film de Sébastien Jousse et Luc Joulé *Les Réquisitions de Marseille - mesure provisoire* s'intéresse aux entreprises réquisitionnées, en 1944, à Marseille par le Commissaire régional de la République, Raymond Aubrac, et dont les 15 000 ouvriers participèrent, avec succès, à leur gestion.

LA PRIVATISATION VAMPIRE

par
LAURENT ROTH – critique, scénariste, réalisateur



Une étrange scène nocturne ouvre le film *Cheminots*. Un cadre blanc balaie la façade de la gare de La Ciotat, comme un écran de cinéma échappé de la salle obscure, comme une lumière sans espace, comme un regard sans corps. Ce cadre s'emplit maintenant d'une image : *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, célèbre film des frères Lumiere, revient jouer sa pavane sur les lieux mêmes où il fut conçu, tandis qu'à gauche du cadre, un train réel entre en gare. Le ronflement patelin d'une rame TER se fait entendre, un voyageur attardé regarde la caméra…

« Le capital est du travail mort, qui, semblable au vampire, ne s'anime qu'en suçant le travail vivant, et sa vie est d'autant plus allègre qu'il en pompe davantage. »
Karl Marx (*Le Capital*)

Bien vite nous oublierons cette scène inaugurale - spectrale, et la menace à peine sensible du commentaire qui informe : « *En 2007 pour les marchandises, en 2010 pour les voyageurs, le chemin de fer français s'ouvre à la concurrence. Le train devient un marché* ». Les premières scènes de *Cheminots* nous rassurent : des agents de vente reçoivent et informent les voyageurs, leur présence au guichet tout comme leurs propos correspondent à l'idée apaisée que l'on se fait d'un agent du service public au travail. Dans l'idéal, un corps disposé et disponible, dépositaire d'une mémoire, partie vivante d'un corps vivant plus grand que lui.
Cette sensation du corps est la sensation majeure qui s'impose au fur et à mesure de la vision de *Cheminots*, et sa plus grande réussite : rendre sensible, épidermique, l'abstraction tentaculaire du plus grand des services publics français. Les quelques rares plans de grand ensemble qui émaillent le montage de *Cheminots* l'affirment avec force : réseau ferré veut dire réseau serré. Que ce soit l'organisation algorithmique des ateliers de Marseille-Blancarde ou l'arborescence savamment dessinée de la gare de triage de Miramas, la SNCF, c'est d'abord une emprise, l'empire d'un territoire quadrillé, ouvert en toutes ses extrémités, un pays mobile dans le paysage immobile.

On veut encore croire à la définition que donne Raymond Aubrac du chemin de fer français durant la Résistance : « *la SNCF fut les artères et les veines du pays à ce moment-là* ». Et de fait, pour l'heure, le sang circule encore.

Mais cette sensation du corps ne serait rien sans la parole qui l'accompagne. Car filmer le travail et donner la parole sont souvent contradictoires. Au cinéma, lorsque les cheminots ont la parole, c'est qu'on a « *baissé les pantos* », c'est que les trains ne circulent plus, c'est que les braseros fument… Tous les films récents qui évoquent la vie et le travail des cheminots sont des films de grève [1]. Dans *Cheminots*, fait remarquable, c'est le geste du travail quotidien qui est filmé, en même temps que le récit d'une parole libérée.



Ni film d'entreprise ni film militant, *Cheminots* doit son existence à une résidence d'artiste des deux cinéastes, à la faveur d'une invitation du Comité d'Etablissement Cheminots PACA. Cela veut dire que « l'être ensemble » qui y est filmé correspond à un consentement actif et volontaire des participants, mais aussi que les cinéastes ont pu garder leur liberté face à leurs personnages. La première partie du film témoigne de ce bonheur de travailler et de filmer, lorsque la parole prolonge le geste, lorsque le sang irrigue le corps tout entier.

Faire rouler un train est une fierté. Il suffit de peu de plans pour nous en convaincre : un chef d'escale jongle avec ses téléphones pour assembler les trains et les faire partir à l'heure comme s'il jouait au train électrique grandeur nature, un agent d'escale tente une « *correspondance sauvage* » en repêchant « une jupe rouge », « une veste blanche », « une valise noire », métonymies chromatiques pour des passagers en transit pour un train qui n'est pas annoncé, une femme agent de vente aide un voyageur égaré dans le maquis de nouveaux tarifs sans s'embarrasser du protocole commercial qui recommande d'aller de A à Z et de conclure vite, un conducteur évoque sa solitude dans sa cabine tout en se disant habité par la certitude que « *c'est toute une chaîne qui permet à un train de rouler* », à commencer par la chaîne du sang, puisque son père est là pour témoigner d'un des rares métiers qui se transmettent encore de père à fils.

« Pour l'instant on est ensemble » titre cette première partie : on a bien sûr déjà entendu ce qui pourrait menacer cette belle cohésion, au détour des témoignages. Mais le film est écrit et tourné entre 2006 et 2009, le service voyageurs n'est pas encore ouvert à la concurrence, le pire est donc à venir. La deuxième partie (« On ne sait même pas ce qu'on va faire demain »), largement consacrée au service Fret de la SNCF, le fait sentir : le pire a déjà eu lieu. Ouvert à la concurrence en 2007, mais en réalité déjà vidé de sa substance par les nombreuses filiales de transport routier rachetées par la SNCF depuis 2003, le service fret élève le ver qui est dans le fruit du chemin de fer français [2].

Ici règne le travail émietté, taylorisé, vidé… La fierté du travail bien fait et fait collectivement laisse place au doute, au découragement : plans larges du poste d'aiguillage de Miramas où l'aiguilleur flotte dans un espace technologique devenu trop grand pour lui, où plus rien ne répond, où l'infrastructure est désormais coupée des



JOSEPH GRAMMATICO
retraité

« Le travail nous appartenait ! »

hommes qui en assurent le service : « *Je n'ai plus le droit de toucher les manettes, les installations, je ne peux plus donner un coup de main* ». Les trains du privé ? « *Ils arrivent à la voile, ils ne sont pas annoncés, ce sont des trains fantômes* ». De l'autre côté des voies, le conducteur de la motrice qui porte les couleurs de Veolia comme on bat pavillon panaméen ne répond pas aux appels radio, ne comprend plus les règles d'approche du réseau qu'il ►►►

■ ■ ■

Le mouvement vers l'utopie néolibérale d'un marché pur et parfait s'accomplit à travers l'action transformatrice et, il faut bien le dire, destructrice de toutes les mesures politiques (…) visant à mettre en question toutes les structures collectives capables de faire obstacle à la logique du marché pur : nation, dont la marge de manœuvre ne cesse de décroître ; groupes de travail, avec, par exemple, l'individualisation des salaires et des carrières en fonction des compétences individuelles et l'atomisation des travailleurs qui en résulte ; collectifs de défense des droits des travailleurs, syndicats, associations, coopératives ; famille même, qui, à travers la constitution de marchés par classes d'âge, perd une part de son contrôle sur la consommation.

*L'ESSENCE DU NÉOLIBÉRALISME** DE PIERRE BOURDIEU** (extrait).

*Paru dans *Manière de voir* n° 112 (août - septembre 2010).

** Sociologue, professeur au Collège de France, décédé en 2002.



KEN LOACH
cinéaste

« En Angleterre, c'est une vraie pagaille. La privatisation des chemins de fer a couté beaucoup plus cher au contribuable. (…) Les compagnies qui géraient les voies ont perdu tellement d'argent qu'elles ont été re-nationalisées. »







PATRICK GAUTHIER
chef de poste fret

« Heureusement qu'on ne suit pas toujours les consignes de la direction. »

►►► emprunte et dont il profite pourtant aux frais du contribuable. « *Heureusement que tu es là. Je me sens seul, si tu savais* » lâche un moment l'agent de circulation à son collègue agent de manœuvre. « *Je ne fais qu'un petit bout et je ne reconnais plus le reste. Je perds le goût du travail* », dira-t-il plus tard avec un sourire amer. Et plus loin, dans l'espace-temps abstrait d'un pool téléphonique, un employé répond à un « client », surpris des surcoûts entraînés par l'annulation d'une réservation : « *Vous n'existez pas à la SNCF : vous êtes sur ID TGV !* ». Cet employé raccroche, se tait, la prise dure, il manipule ses boules chinoises anti-stress, le regard dans le vide… Force du cinéma pour dire la violence qui s'exerce sur un corps, quand celui-ci a intériorisé sa propre disparition.

Alors que voyageurs et marchandises circulent physiquement sur le même réseau, tout est fait pour diviser, séparer ce qui depuis le statut des cheminots de 1909 s'était peu à peu constitué comme un statut unique pour un service commun. Les membres sont tronçonnés et le sang se retire. Il faudrait à la fois convoquer les figures de Landru et de Dracula pour comprendre comment le néo-libéralisme opère. *Cheminots* parle d'une force invisible et agissante. Contrairement à ce qui s'est passé avec EDF-GDF ou France Télécom, le pouvoir ne parle pas de privatiser ni de changer le statut des personnels de l'établissement public de la SNCF : il le dépouille de l'intérieur, il le dilue, au profit de filiales de droit privé, tout en douceur en apparence… Comme dans les grands films d'horreur, *Cheminots* nous fait peur parce qu'on ne voit rien de ce qui nous terrifie, nous rend cois et inertes, nous rend plus dociles à la dent du buveur sanguinaire lorsqu'il est déjà trop tard et que c'est la nuit.

« Parce qu'elle ne dit pas son nom, la privatisation de la SNCF est une « privatisation vampire ». Elle profite du sommeil et de la nuit. »

Il ne faudra pas attendre de ce documentaire qu'il « filme les responsables » comme on le propose à la télévision. La violence du rapport de classe se dit précisément en ce que le pouvoir se refuse toujours à apparaître, s'il ne contrôle pas image et énoncé. C'est la grandeur du cinéma documentaire de montrer sa défaite à cet endroit. A deux reprises, le film bute sur cette violence. Echec des réalisateurs venus rencontrer les cheminots de Montdauphin : « *Ce jour-là leur hiérarchie ne les a pas autorisés à s'exprimer* », commente sobrement la voix over. Echec également à filmer la parole patronale en dehors d'un cadre strictement officiel ; une remise de médailles donne l'occasion à un directeur d'établissement d'apparaître pour un discours convenu. « *Etre un leader mondial du fret à l'échelle de la planète* » n'est pas un programme qui semble soulever l'assistance. Quelques contrechamps sur les visages des cheminots, et c'est la tristesse soudain. Celui qui parle ne parle pas, et ceux qui se taisent et écoutent crient en réalité. C'est cette vacuité du pouvoir qui est filmée dans le regard de ceux qui y sont soumis. Filmer le pouvoir c'est filmer en creux, c'est filmer dans le noir et dans la nuit de ceux qui sont sans voix.

On se souvient alors du début du film, de ce faisceau du projecteur qui balaie la gare de La Ciotat. Et si dans la nuit, la force du cinéma, ce « transport en commun » comme disait Godard, faisait signe ? La troisième partie de *Cheminots* nous transporte brutalement dans un autre rapport. Un train passe en volet, un raccord dans le mouvement substitue aux agents d'entretien de Marseille d'autres ouvriers, dans un plan identique, celui d'un film de fiction. Luc Joulé et Sébastien Jousse prennent ici l'initiative d'un dispositif : ils ont réuni un groupe de cheminots autour d'une projection, et filment leurs réactions.

« *C'est incroyable, c'est exactement ce qui nous arrive* » dira l'un d'entre eux. Enjeu de la représentation : un contrechamp montre les ouvriers devenus spectateurs de cinéma. Cette fois, quelque chose se lève : la colère.

En choisissant de montrer *The Navigators* de Ken Loach, les réalisateurs de *Cheminots* savent ce qu'ils font. Cette fiction sociale pousse à l'extrême, dans l'Angleterre des années quatre-vingt-dix, la logique que les cheminots français s'apprêtent à subir : des agents de maintenance subissent la privatisation de leur établissement, les collègues d'hier sont mis en concurrence, les relations d'entraide se délitent, le groupe se dissout, la mort frappe : un camarade est tué sur les voies. Puissance d'un raccord : en France dans la réalité, en Angleterre dans la fiction c'est la même chose qui arrive à ceci près que la fiction représente la mort qui dans le réel n'arrive pas. Le tragique ici est cathartique, libérateur – avec le vampirisme, la mort n'arrive jamais.

Dans cette fin du film, cheminots (eux) et voyageurs (nous) se rejoignent dans une position commune, celle de spectateur. *Cheminots* ne décrit pas seulement la force et la grandeur d'un métier et l'aliénation qui le menace. Ce film nous propose de reprendre notre place de sujet, de partager le même imaginaire, celui d'une émancipation à inventer ensemble. C'est aussi le sens du message de Raymond Aubrac : « *les collectivités qui ont des objectifs communs et une volonté commune, ça peut aller très loin.* »

Le vampire du capital voudrait des créatures vidées de substance. Par un retournement sémantique cynique, le noble mot de cheminot qui désigne non pas un métier, mais l'appartenance à un corps, pourrait à nouveau renvoyer à son étymologie précaire : « *un ouvrier parcourant les chemins pour trouver du travail, un vagabond, un mendiant errant dans les campagnes…* ». Très proches des goules en vérité : ces esclaves des vampires, plus exactement ces humains maudits par le sang vampirique qu'ils ont absorbé et qui gagnent ainsi une maigre parcelle des pouvoirs de leur maître…

Parce qu'elle ne dit pas son nom, la privatisation de la SNCF est une « privatisation vampire ». Elle profite du sommeil et de la nuit, elle agit dans ces ténèbres où errent déjà les ombres des trente-cinq suicidés de France Télécom. Mais on sait aussi que le vampire s'évanouit aux lueurs du matin. Puisse la lumière de *Cheminots* nous aider à refouler son spectre. ■



DOMINIQUE GOSSELIN
agent commercial

« C'est difficile de travailler avec la nouvelle méthode. »

■ ■ ■

Ainsi s'instaurent le règne absolu de la flexibilité, avec les recrutements sous contrats à durée déterminée ou les intérims et les « plans sociaux » à répétition, et, au sein même de l'entreprise, la concurrence entre filiales autonomes, entre équipes contraintes à la polyvalence et, enfin, entre individus, à travers l'individualisation de la relation salariale : fixation d'objectifs individuels ; entretiens individuels d'évaluation en fonction de la compétence et du mérite individuels ; carrières individualisées…
Autant de techniques d'assujettissement rationnel qui, tout en imposant le surinvestissement dans le travail, et pas seulement dans les postes de responsabilité, et le travail dans l'urgence, concourent à affaiblir ou à abolir les repères et les solidarités collectives [1].

*L'ESSENCE DU NÉOLIBÉRALISME**
DE PIERRE BOURDIEU** (extrait).

[1] On pourra se reporter, sur tout cela, aux deux numéros des Actes de la recherche en sciences sociales consacrés aux « Nouvelles formes de domination dans le travail », nos 114 et 115, septembre et décembre 1996, et tout spécialement à l'introduction de Gabrielle Balazs et Michel Pialoux, *Crise du travail et crise du politique*, n° 114, p. 3-4.

[1] Dans le sillage des grèves de l'hiver 1995-1996, citons : *Les Rendez-vous de décembre*, d'Alexandre Velasco, *Chemins de traverse* de Sabrina Malek et Arnaud Soulier, *Jour de grève à Paris Nord*, de Jean-Louis Comolli et Ginette Lavigne ; en fiction : *Nadia et les Hippopotames* de Dominique Cabrera.

[2] Sur le démantèlement progressif de la SNCF, on lira avec profit les travaux de Philippe Mühlstein : *Sur la libéralisation du transport ferroviaire*, document actualisé en 2007, disponible sur le site d'Attac : http://www.france.attac.org/spip.php?article6360
Plus officiel : *Evaluation de la Réforme du Secteur du Transport Ferroviaire*. La Documentation française, 2002.

ENTRE HIER ET AUJOURD'HUI

par
ROBERT MENCHERINI – historien

Il arrive parfois qu'on demande à un historien son avis sur l'avenir et sur des travaux futurs. Ce fut le cas il y a quatre ans. Très précisément, le jour où le Comité d'Etablissement Cheminots Provence-Alpes-Côte d'Azur m'a fait part de son projet de réaliser un film. Il s'agissait de poursuivre la démarche entreprise avec l'ouvrage *Cheminots en Provence*, paru en 2001, écrit en collaboration avec Jean Domenichino et David Lamoureux.

J'ai oublié les termes précis de ma réponse, mais je me souviens de son sens général. Je voyais tout l'intérêt du projet, et, évidemment, je donnais mon accord pour y apporter ma contribution. Cependant, et c'est peut-être le plus important, je pensais que l'exercice était difficile. Les transpositions d'ouvrages historiques relèvent parfois de la simple décalcomanie. Je suggérais le nom de deux cinéastes que j'estimais capables de faire autre chose : Sébastien Jousse et Luc Joulé.

« Les paroles des hommes portent en elles les traces, toujours vives, d'années de travail en commun et de luttes, victorieuses ou non. »

Il faut dire que je venais de vivre avec eux, quelques années auparavant, une belle aventure en participant à leur film, *Les Réquisitions de Marseille - mesure provisoire*, diffusé pour la première fois en 2004. Le schéma était, au départ, un petit peu le même. J'avais publié, dix ans plus tôt, un ouvrage sur les entreprises de Marseille sous gestion ouvrière à la Libération. Luc et Sébastien m'avaient contacté comme conseiller historique et, chemin faisant, m'avaient intégré dans leurs images. J'avais été surpris par la sensibilité et l'émotion qu'ils avaient su insuffler dans une question historique assez complexe que j'avais d'ailleurs essayé de traiter avec toute la froideur recommandée aux historiens.

Je savais, dès le départ, en faisant appel à eux, que le film que nous allions construire ne serait pas un simple documentaire historique et un empilement d'images d'archives et de témoignages. Le genre a son intérêt, mais ne correspondait pas au projet. Il ne s'agissait pas de faire une simple démarque du livre, mais de réaliser un film ayant sa logique propre. Celle-ci était à trouver. L'œuvre était au croisement de plusieurs préoccupations. Le Comité d'Etablissement avait la volonté de transmettre un certain nombre de valeurs, propres à la communauté cheminote, mais qui s'estompent pour les jeunes générations. Pour ma part, j'étais soucieux, tout de même, de donner des repères historiques. Sébastien et Luc souhaitaient, avant tout, partir du travail aujourd'hui, et, à la recherche d'images et d'hommes, commencer par s'immerger dans le monde cheminot.

Le film *Cheminots* répond à ces préoccupations croisées, et c'est, sans doute, ce qui en fait la richesse. Le monde du travail est filmé de l'intérieur. C'est au travers de ces femmes et de ces hommes, chacun à son poste, qu'on voit fonctionner la mécanique de précision de l'ensemble, l'interdépendance des divers corps de métiers. Les historiens du social savent qu'il a été très difficile, pendant longtemps, d'obtenir des photographies d'ouvriers au travail. Pour le cliché, on prend en général la pose et le travail s'arrête au moment où on veut l'appréhender. Nous avons ici exactement le contraire. Non seulement ces travailleurs travaillent, mais encore ils pensent ! Luc et Sébastien nous le font découvrir par des témoignages en voix off qui ne sont jamais artificiels.

On voit vivre une communauté portée par des valeurs au moment où l'air du temps libéral essaie de les éradiquer, de remplacer la solidarité et le sens du service public par la rentabilité, la concurrence et la compétition. Il n'est pas besoin d'un discours explicite pour démontrer l'absurdité de cette tentative au sein de l'univers du rail. Il suffit de regarder attentivement ces scènes d'anthologie que Luc et Sébastien ont su capter et de bien écouter ce que disent les cheminots. Leurs inquiétudes et leurs doutes de praticiens fissurent les paroles convenues d'un « bien penser » très idéologique.

On pourrait estimer que l'histoire est peu présente. Tout dépend de la conception que l'on se fait de celle-ci. L'histoire n'est ni la valorisation, ni la dépréciation du passé. On sait depuis longtemps qu'elle est réflexion et qu'elle s'écrit au présent, dans un va-et-vient inévitable entre hier et aujourd'hui. C'est à ce titre qu'elle irrigue le film. Je ne parle pas seulement des images des ateliers ferroviaires d'Arles où l'on découvre, à tous les niveaux, des strates des périodes antérieures. Mais aussi des paroles des hommes. Elles portent en elles les traces, toujours vives, d'années de travail en commun et de luttes victorieuses ou non.

Le parti pris de Luc Joulé et Sébastien Jousse de confronter en permanence le présent à sa représentation cinématographique, parfois ancienne, quelquefois archétypale, me semble relever de la même démarche. *L'Arrivée du train en gare de la Ciotat*, projeté sur les façades de la même gare, ouvre la réflexion sur la distance historique. Les images de *La Bataille du rail*, qui animent les murs de la Rotonde d'Avignon, *The Navigators* présenté aux équipes d'entretien des voies, suivis par des discussions et interventions de Raymond Aubrac ou Ken Loach incitent forcément à la comparaison. Cette construction en abyme se réfère à l'histoire du cinéma, mais la projection des œuvres sur le lieu de travail pose aussi la question de leur rapport aux spectateurs.

Pourtant, toutes ces qualités, vues avec des lunettes savantes ou engagées, seraient peu de choses si Sébastien Jousse et Luc Joulé n'avaient réalisé un vrai film, qui prend parti sans être partisan, qui répond à des demandes sans en être prisonnier, qui intègre la dimension historique sans en faire un pensum. Le plus important est que ce film est vibrant d'émotion et d'humanité. Son message, ancré dans le vécu de la communauté cheminote, va bien au-delà de celle-ci et nous interroge vraiment sur la place assignée aujourd'hui au travail dans notre société. ■



COMPRENDRE, C'EST RENDRE LA LUTTE POSSIBLE

par
RAYMOND AUBRAC – Grand Résistant

Dans *Cheminots*, Luc Joulé et Sébastien Jousse nous conduisent de nouveau à comprendre les gestes du travail, le fonctionnement des équipes et les préoccupations des travailleurs qui reflètent les problèmes de notre société.

Un système ferroviaire, c'est un univers de grande complexité où il faut construire et entretenir les voies ferrées, gérer toutes les machineries, mécaniques, électriques, électroniques et informatiques, assurer les relations opérationnelles et commerciales avec un énorme public, et tout cet ensemble sous l'égide de deux impératifs : régularité et sécurité.

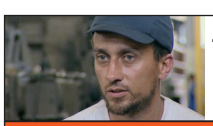
Le film nous montre les équipes d'hommes et de femmes en charge de cet univers, images très rares des objets et des gestes, unis pour cette indispensable solidarité qui est le ciment de « l'esprit cheminot ». C'est tout cela qui constitue un « service public » assurant la vie de la nation.

Et pourtant l'atmosphère du travail, les déclarations des acteurs sont parcourues par un étrange malaise, comme un début de maladie qu'on peut diagnostiquer d'un mot : la « privatisation ». C'est le début du transfert, déjà commencé, de la propriété de ce service public acquis au fil des ans et après mille combats, de son propriétaire légitime, la Nation, à des capitaux privés dont l'objectif avoué est la recherche du ▶▶▶

■ ■ ■

L'institution pratique d'un monde darwinien de la lutte de tous contre tous, à tous les niveaux de la hiérarchie, qui trouve les ressorts de l'adhésion à la tâche et à l'entreprise dans l'insécurité, la souffrance et le stress, ne pourrait sans doute pas réussir aussi complètement si elle ne trouvait la complicité des dispositions précarisées que produit l'insécurité et l'existence, à tous les niveaux de la hiérarchie, et même aux niveaux les plus élevés, parmi les cadres notamment, d'une armée de réserve de main-d'œuvre docilisée par la précarisation et par la menace permanente du chômage.

*L'ESSENCE DU NÉOLIBÉRALISME** DE PIERRE BOURDIEU** (extrait).



THIERRY VARIS
agent d'entretien matériel traction

« Doucement, j'ai l'impression qu'on n'entend plus ce que je dis, on ne m'écoute plus. Je n'ai plus rien à apporter et, du coup, je n'ai plus ma place. »



GHISLAINE ROQUES
permanent voyageur CRO

« Pour faire des trains, ça devient très compliqué. »

►►► profit. Il s'agit de l'application à ce service public d'une philosophie politique baptisée du nom de « néolibéralisme ».

Comment est-il possible que la « privatisation » soit devenue comme un mot d'ordre polarisant les transformations de notre société ou même de notre civilisation ?

Pour répondre, il faut d'abord constater l'existence et l'accroissement, à l'échelle mondiale, d'une énorme masse de capitaux de provenances diverses, rassemblés en milliers de milliards de dollars (ce phénomène étant lui-même une conséquence directe ou indirecte de la révolution informatique). Il s'agit des soldes positifs des échanges de pays exportateurs (Chine, Allemagne, pays pétroliers…), des fonds de pension (dans les pays anglo-saxons, les prélèvements pour les retraites sont capitalisés), des fonds d'investissement (soldes positifs des dépôts bancaires), etc. Ces capitaux sont gérés par les milieux financiers.

Les gestionnaires de ces capitaux recherchent souvent des profits importants et rapides par la spéculation. Mais une partie recherche des placements plus sûrs et à long terme. Rien ici de plus attractif que les services publics.

Pour que ces derniers soient mis sur le « marché », pour qu'on soit ainsi contraints de vendre les « bijoux de famille », il faut que les Etats aient des difficultés financières. La pauvreté (relative) des Etats, comme actuellement la France, est une conséquence de la « bulle financière », ces capitaux qui dominent notre monde. On va donc privatiser les services publics : la Poste, la Santé, l'Education, l'Electricité, les Chemins de Fer, après les autoroutes, jusqu'à la Défense nationale (exemple des USA). Il s'agit là d'un véritable changement de civilisation.

La recherche du profit est le contraire de l'esprit de service public. Elle s'accompagne de l'organisation de la concurrence entre toutes les équipes et, bientôt, entre tous les individus. C'est le règne du comptable qui tend à rogner sur tout ce qui coûte, par exemple la sécurité ou la formation, mais aussi, surtout, les salaires et le nombre des salariés. L'ennemie absolue, c'est la solidarité.

La doctrine néolibérale prétend que son système s'auto-corrige, mais nous avons vu, nous voyons, qu'il n'en est rien avec la crise qui s'est installée dans tous les pays non-régulés, à économie libérale.

Le combat est long et complexe. Il est nécessairement politique. Avant d'établir des stratégies, il faut d'abord bien comprendre ce que l'on combat. L'analyse doit être complète et c'est le travail préalable pour entamer cette lutte, celle d'une civilisation. Comprendre, c'est rendre la lutte possible. ■



L'APPEL DES RESISTANTS

15 MARS 1944

Le Conseil National de la Résistance*
adopte, dans la clandestinité, son programme,
intitulé « Les jours heureux », qui établit les bases
d'une République démocratique et sociale
telle qu'elle sera refondée à la Libération.

Texte intégral / LDH Toulon / http://felina.pagesperso-orange.fr/social/programme_cnr.htm

2004

A l'occasion du 60e anniversaire de ce programme,
et alors que le socle des conquêtes sociales qu'il a porté
est de toute part remis en cause,
treize résistants de la première heure lancent un appel
aux jeunes générations pour que la flamme de la résistance
ne s'éteigne jamais :

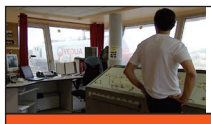
(…) Comment peut-il manquer aujourd'hui
de l'argent pour maintenir
et prolonger ces conquêtes sociales,
alors que la production de richesses
a considérablement augmenté
depuis la Libération, période à laquelle
l'Europe était ruinée ?
Les responsables politiques, économiques,
intellectuels et l'ensemble de la société
ne doivent pas démissionner,
ni se laisser impressionner par l'actuelle
dictature internationale des marchés financiers
qui menace la paix et la démocratie. (…)

Plus que jamais, à ceux et celles
qui feront le siècle qui commence,
nous voulons dire avec notre affection :

« Créer, c'est résister. Résister, c'est créer. »

Lucie Aubrac, Raymond Aubrac, Henri Bartoli, Daniel Cordier, Philippe Dechartre, Georges Guingouin, Stéphane Hessel, Maurice Kriegel-Valrimont, Lise London, Georges Séguy, Germaine Tillion, Jean-Pierre Vernant, Maurice Voutey.
L'appel en vidéo : www.dailymotion.com/video/x17e36_appel-des-resistants_news

* Le Conseil National de la Résistance (CNR) fut l'organe qui dirigea et coordonna les différents mouvements de la Résistance intérieure française durant la Seconde Guerre mondiale. Réuni pour la première fois le 27 mai 1943, clandestinement, sous la présidence de Jean Moulin, représentant en France occupée du Général de Gaulle (installé à Londres), il était, en 1944, constitué de huit mouvements de résistance intérieure, de droite comme de gauche : «Combat», «Libération zone Nord», «Libération (Sud)», «Francs-tireurs partisans (FTP)», «Front national» (rien à voir avec le Front national actuel), «Organisation civile et militaire» (OCM), «Ceux de la Résistance» (CDLR), «Ceux de la Libération» (CDLL) ; des deux grandes confédérations syndicales de l'époque : CGT (réunifiée) et CFTC ; de six représentants des principaux partis politiques reconnaissant la France Libre, dont le Parti communiste, le Parti socialiste, les Radicaux, la Droite républicaine et les Démocrates-chrétiens.



GÉRARD CASANOVA
agent de circulation

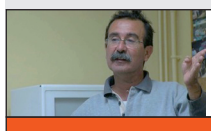
« J'étais un agent de circulation, je deviens un tourne-bouton. »

■ ■ ■

Si l'on peut conserver quelque espérance raisonnable, c'est qu'il existe encore, dans les institutions étatiques et aussi dans les dispositions des agents (notamment les plus attachés à ces institutions, comme la petite noblesse d'Etat), de telles forces qui, sous apparence de défendre simplement, comme on le leur reprochera aussitôt, un ordre disparu et les « privilèges » correspondants, doivent en fait, pour résister à l'épreuve, travailler à inventer et à construire un ordre social qui n'aurait pas pour seule loi la recherche de l'intérêt égoïste et la passion individuelle du profit, et qui ferait place à des collectifs orientés vers la poursuite rationnelle de fins collectivement élaborées et approuvées.

Parmi ces collectifs, associations, syndicats, partis, comment ne pas faire une place spéciale à l'Etat, Etat national ou, mieux encore, supranational, c'est-à-dire européen (étape vers un Etat mondial), capable de contrôler et d'imposer efficacement les profits réalisés sur les marchés financiers.

*L'ESSENCE DU NÉOLIBÉRALISME**
DE PIERRE BOURDIEU (extrait).**



GABRIEL PORTAL
chef de brigade équipement

« On est en train de virer au modèle anglais. On refuse d'y croire. »

CHEMINOTS

SORTIE NATIONALE LE 17 NOVEMBRE 2010

81 minutes - 35 mm - 1,85 - Dolby SR - France - 2010 - Visa n° 125397

CONTACTS

SHELLAC
Tél. 04 95 04 95 92
shellac@altern.org
www.shellac-altern.org

PROGRAMMATION
Shellac
Lucie Commiot / Marie Bigorie
Tél. 01 78 09 96 65
programmation@shellac-altern.org

PRESSE
Stanislas Baudry
Tél. 06 16 76 00 96 / 09 50 10 33 63
sbaudry@madefor.fr

SYNDICATS / ASSOCIATIONS
Philippe Hagué
Tél. 06 07 78 25 71
philippe.hague@gmail.com

POUR CONNAITRE LA PROGRAMMATION : WWW.CHEMINOTS-LEFILM.FR

▸ LE FILM EST PROGRAMMÉ DANS VOTRE VILLE ET VOTRE ORGANISATION SOUHAITE S'ASSOCIER À LA SORTIE. POUR OBTENIR PAR LA POSTE DES EXEMPLAIRES DE CE JOURNAL OU, PAR MAIL, LE FICHIER ÉLECTRONIQUE DU DOCUMENT : PHILIPPE HAGUÉ

POUR RÉSERVER DES PLACES ET/OU PARTICIPER AU(X) DÉBAT(S) : CONTACTER DIRECTEMENT LA SALLE INDIQUÉE.

▸ LE FILM N'EST PAS ENCORE PROGRAMMÉ DANS VOTRE VILLE : LUCIE COMMIOT / MARIE BIGORIE

Un train entre en gare de La Ciotat. Les images historiques des frères Lumière révèlent une évidence : le train met la société en mouvement. Elles ouvrent un voyage dans l'univers des cheminots d'aujourd'hui.

Au fil des rencontres, en découvrant leur travail quotidien, apparaît le fonctionnement de cette entreprise de service public. Depuis sa création, le chemin de fer a fédéré des métiers différents. Une communauté s'est construite autour d'une culture du travail et de la solidarité. Aujourd'hui, l'heure est à l'ouverture à la concurrence. Le réseau et les services sont séparés, les métiers cloisonnés.

Les cheminots se sentent de plus en plus isolés. Le bouleversement est profond. Le sens même du travail et son efficacité sont remis en cause. Au-delà des cheminots, l'ensemble de la société est touchée.

Tout au long du voyage, le cinéma et la mémoire éclairent le temps présent : Ken Loach, le réalisateur de *The Navigators*, observe que ce même mouvement a mené la privatisation du chemin de fer anglais à sa faillite, sociale et financière.

Le Grand Résistant, Raymond Aubrac, en appelle à l'opinion publique et à son information. Ce mouvement de libéralisation remet en cause les fondements mêmes de notre modèle républicain.

WWW.CHEMINOTS-LEFILM.FR

Shellac présente *Cheminots,* un film de Luc Joulé et Sébastien Jousse, avec les cheminots de la région PACA et la participation de Raymond Aubrac, Ken Loach et Robert Mencherini. **Un film écrit et réalisé** par Luc Joulé et Sébastien Jousse / **image** Sébastien Jousse / **son** Maxime Gavaudan, Laure Allary, Benoît Iwanesko / **régie** Mathieu Dompnier / **montage** Franck Littot / **montage son et mixage** Maxime Gavaudan, studio CACTUS / **postproduction image** Eric Falconetti / **direction de production** Hellène Pellegrin / **production** Emmanuel Durand, Bruno Jourdan / **shoot 35 mm** La compagnie de l'image / **une coproduction** Comité d'Etablissement Cheminots Provence-Alpes-Côte d'Azur, Shellac Sud avec la participation de Copsi vidéo production / avec l'aide du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, du Conseil Général des Bouches-du-Rhône / une distribution Shellac. Ce document a été édité à 20 000 exemplaires par la société Shellac (13003 Marseille). **Coordination** Philippe Hagué / **Graphisme** Christèle Huc / Nous remercions Raymond Aubrac, Philippe Chibani-Jacquot, Robert Mencherini, Jacques Mollemeyer, Philippe Mühlstein et Laurent Roth pour leur contribution ainsi que Anne Chavanel et Serge Halimi de la revue *Manière de Voir* pour l'autorisation de publication d'extraits du texte de Pierre Bourdieu : *L'Essence du néolibéralisme.*