



CLIO. Histoire, femmes et sociétés

14 (2001)

Festins de femmes

Yvonne KNIBIEHLER

Marie-Françoise CHARRIER et Élise FELLER (dir.), *Aux origines de l'Action sociale. L'invention des services sociaux aux chemins de fer*, Éditions Eres, 2001, 276 p.

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Yvonne KNIBIEHLER, « Marie-Françoise CHARRIER et Élise FELLER (dir.), *Aux origines de l'Action sociale. L'invention des services sociaux aux chemins de fer*, Éditions Eres, 2001, 276 p. », *CLIO. Histoire, femmes et sociétés* [En ligne], 14 | 2001, mis en ligne le 19 mars 2003, consulté le 11 février 2012. URL : <http://clio.revues.org/125>

Éditeur : Presses universitaires du Mirail

<http://clio.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://clio.revues.org/125>

Document généré automatiquement le 11 février 2012. La pagination ne correspond pas à la pagination de l'édition papier.

Tous droits réservés

Yvonne KNIBIEHLER

Marie-Françoise CHARRIER et Élise FELLER (dir.), *Aux origines de l'Action sociale. L'invention des services sociaux aux chemins de fer*, Éditions Eres, 2001, 276 p.

Pagination de l'édition papier : p. 252-256

- 1 Il y a comme un hiatus entre le titre et le sous-titre de ce livre. Le titre, *Aux origines de l'action sociale*, annonce une intention modeste ; en effet l'ouvrage, composé de touches successives, ne se présente pas comme une synthèse historique organisée. Par contre le sous-titre indique un projet précis et construit, un projet d'histoire : *L'invention des services sociaux aux chemins de fer*. Dans le texte tout se passe comme si les auteurs n'avaient pas voulu (pas su ?) choisir entre deux objectifs différents. C'est bien dommage. Car l'intention annoncée, l'effort accompli forcent l'estime et la sympathie. Une équipe nombreuse a travaillé assidûment pendant plusieurs années, rassemblant avec peine des sources écrites rares et peu accessibles, recueillant patiemment une soixantaine de témoignages. Les deux directrices de l'édition, Marie-Françoise Charrier et Elise Feller savent bien ce qu'elles voudraient faire. M.F. Charrier, assistante sociale aux chemins de fer exprime avec force le besoin d'éclairer le passé pour tenter de comprendre les transformations actuelles, si difficiles à vivre ; ce désir « d'écrire l'histoire au présent » est toujours la plus stimulante des motivations. E. Feller, l'historienne de service, démontre parfaitement l'intérêt et l'utilité de l'entreprise : contribution à l'histoire sociale des chemins de fer et à l'histoire sociale en général, contribution à l'histoire des femmes, articulation de la mémoire et de l'histoire. Mais ces deux personnes, qui ont pensé le projet, semblent s'être peu impliquées dans la réalisation : elles ont laissé la plume aux autres collaboratrices, sans doute pour mettre mieux en valeur le travail de chacune. C'est une attitude certes généreuse, mais chargée de risques : la fragmentation casse les axes directeurs et brouille les vues d'ensemble. L'étude est circonscrite, nous dit-on, entre 1931 et 1950 (mais ces dates limites ne sont nulle part justifiées, et souvent largement débordées). Elle est divisée en deux parties.
- 2 La première regroupe des « études globales » : une synthèse sur l'histoire sociale des chemins de fer, un rappel sur l'évolution du métier d'assistante sociale, puis une présentation des différents services. Les chapitres concernant les services ont le mérite de mettre en valeur certaines créations originales, comme le Bureau d'études des questions sociales (« le BEQS »), et l'orientation professionnelle des jeunes (« les psy »). Mais ce sont des fragments non reliés entre eux et mal accrochés à l'évolution de l'ensemble. Les témoignages n'y sont guère utilisés : le discours didactique supplante le vécu. En outre la construction boîte : le chapitre 2 a 45 pages, le « chapitre » 9 en a 2...
- 3 La seconde partie est consacrée aux « actrices ». Pour commencer, trois notices biographiques honorent des pionnières. Ces notices ont le double inconvénient de déborder les limites chronologiques convenues, et de pencher vers l'hagiographie. Certes la célébration des héros fait partie du travail historique, mais elle ne doit pas être confondue avec l'histoire des institutions. Ici encore on n'a pas voulu (pas su ?) choisir, entre l'hommage pieux et l'étude de science sociale. Les derniers chapitres s'efforcent de donner vie aux assistantes sociales (« Jeanne, Renée, Simone... et les autres ») en citant enfin leurs témoignages « au quotidien » c'est-à-dire sous forme d'anecdotes souvent touchantes ou édifiantes, mais pas toujours significatives et rarement utilisées comme éléments d'histoire sociale.
- 4 Une absence générale de maîtrise limite l'efficacité de ce livre pourtant profondément sympathique. Il devrait servir l'histoire des femmes, l'histoire de l'action sociale, l'histoire d'une

grande entreprise, et il passe à côté des trois. Comment servirait-il l'histoire des femmes ? Les auteures en ignorent manifestement les concepts, le vocabulaire, la problématique. Il y avait là une occasion idéale d'étudier les « *rapports sociaux de sexes* ». Le service social des chemins de fer introduit des femmes chargées de responsabilités inédites dans un monde d'hommes particulièrement fiers de leurs savoirs et de leurs savoir-faire. Où et comment s'effectuent les rencontres ? Un grand patron comme Raoul Dautry a des idées et assume des responsabilités sociales. Pourquoi ne pas le présenter en pied (et après lui quelques figures d'autorité) ? On verrait mieux alors comment les travailleuses sociales se situent par rapport à ces initiateurs : sont-elles seulement des disciples dociles ? ou des personnalités autonomes, réellement « inventives » ? Si, faute de sources, l'étude des hiérarchies et des carrières reste aléatoire, ne pouvait-on au moins, grâce aux interviews, explorer les relations entre ces nouvelles venues et les autres travailleurs de tous grades, y compris les responsables syndicaux, et les pères de famille en tant que tels. A-t-on poussé le questionnaire là où il fallait ? Les rapports avec les mères et les enfants sont mieux montrés.

5 Bizarrement l'histoire de l'action sociale et celle des chemins de fer sont présentées séparément, alors que leurs connexions, leurs interactions constituent le véritable sujet du livre. Dans le chapitre 2, Laurent Thévenet réalise une synthèse magistrale, claire et dense, sur l'histoire socioculturelle des chemins de fer ; mais il n'entre pas dans le détail de l'action sociale et cite très peu les témoignages. Dans le chapitre 3, Madeleine Pliez décrit « l'évolution du métier d'assistante sociale », « d'une activité pragmatique à un professionnalisme éclairé » ; elle cite abondamment les témoignages, mais sans privilégier ce qui caractérise le monde du rail. Or l'historiographie de ce « métier », commencée au début des années 70, est déjà riche : les étapes de cette professionnalisation ont déjà été minutieusement analysées. Si bien que le texte de M. Pliez donne une impression de déjà dit, de répétition. Elle cite les ouvrages parus, mais on se demande si elle les a lus, car elle n'en tire aucun parti. En particulier *Nous les assistantes sociales* (Aubier Montaigne 1980), ouvrage collectif, entièrement bâti sur des témoignages, ouvrage pionnier, réussissait à la fois à faire honneur aux anciennes (sans hagiographie), à retracer leurs expériences pour montrer la diversité et la complexité de l'action sociale, à marquer avec précision les moments forts des transformations. En partant de cette base, on pouvait rechercher la *spécificité* de l'action sociale aux chemins de fer.

6 Cette spécificité existe. Le cadre établi par Laurent Thévenet permettait de la structurer à travers le temps. Il y a manifestement trois époques : celle des compagnies privées, celle de la nationalisation, celle de la guerre-occupation-libération. Pour évoquer les six compagnies, les moyens disponibles étaient modestes ; mais on pouvait au moins suggérer leurs différences, et surtout leurs ressemblances qui mettent en évidence la spécificité du milieu ferroviaire. La ressemblance fondamentale, c'est l'existence un peu partout des cités cheminotes (pourquoi n'apparaissent-elles qu'à la fin du livre ?). Ayant bien connu, par relations familiales, la cité de Migennes, j'espérais trouver la description du Centre d'œuvres animé par des sœurs de saint Vincent de Paul. Une dizaine de religieuses très organisées, aidées de bénévoles, assuraient plusieurs services : patronages, garderies, ouvroir, soins. Quelles étaient leurs missions ? leurs relations avec les autorités (celles du PLM, celles du diocèse) ? Avec les familles ? D'autres exemples souligneraient les particularités locales : un seul est évoqué avec précision, celui de Lille Délivrance. Hors des cités d'autres services sont-ils nés au niveau local ou national ?

7 La deuxième période fut celle de la nationalisation (1938). On discerne mal quel a été son impact sur les services sociaux. Il est vrai que cette réorganisation s'est accomplie à la veille de la seconde guerre mondiale ; la débâcle, l'occupation ont pesé plus lourd que la nationalisation. Était-il pour autant impossible de dessiner les nouvelles perspectives ? Pour garder l'exemple de Migennes, qu'est devenu le Centre d'œuvres ? Comment a-t-il été remplacé ? Ailleurs quelles ont été les transformations les plus réussies ? Les moins réussies ? (ressemblances et différences). D'un autre côté la naissance du BEQS est assurément liée à la nationalisation, ainsi qu'à des facteurs plus généraux, comme les progrès des savoirs : cela n'est pas clairement élucidé. Fallait-il parler ici du case work ? Catherine de Bechillon a su lui donner le maximum d'efficacité¹, mais il n'a été organisé qu'au début des années 50 (c'est-à-dire au-delà des limites chronologiques proposées : 1931-1950).

- 8 La troisième période devait évoquer le temps de l'occupation et celui de la libération, qui ont multiplié les situations imprévues et provoqué des souffrances souvent atroces ; les services sociaux ont dû développer leurs capacités d'adaptation et « d'invention ». Ici aussi la spécificité du monde du rail aurait pu, semble-t-il, être mieux montrée : la SNCF n'a-t-elle pas été un des hauts lieux de la résistance ? Où, comment les services sociaux ont-ils participé à ces actions ?
- 9 Les responsables de cet ouvrage annoncent une suite qui s'étendra des années 50 aux années 80. Tant mieux ! Souhaitons qu'elles reçoivent les remarques formulées ci-dessus comme une critique constructive et bienveillante.
-

Notes

1 Catherine de Bechillon a publié une sorte de bilan de son expérience dans un ouvrage très attachant : *Aider à vivre. Propos sur le travail social*, Eres, 1998.

Pour citer cet article

Référence électronique

Yvonne KNIBIEHLER, « Marie-Françoise CHARRIER et Élise FELLER (dir.), *Aux origines de l'Action sociale. L'invention des services sociaux aux chemins de fer*, Éditions Eres, 2001, 276 p. », *CLIO. Histoire, femmes et sociétés* [En ligne], 14 | 2001, mis en ligne le 19 mars 2003, consulté le 11 février 2012. URL : <http://clio.revues.org/125>

Référence papier

Yvonne KNIBIEHLER, « Marie-Françoise CHARRIER et Élise FELLER (dir.), *Aux origines de l'Action sociale. L'invention des services sociaux aux chemins de fer*, Éditions Eres, 2001, 276 p. », *CLIO. Histoire, femmes et sociétés*, 14 | 2001, 252-256.

Droits d'auteur

Tous droits réservés
