

PRIX LYCÉEN DU LIVRE EN SES

Année 2021-2022

1

Un train d'enfer: Enquête dessinée sur la SNCF et la privatisation du rail, Erwan Manac'h, Gwenaël Manac'h, La ville brûle, 2020

PLACE AU COMPTE-RENDU de la rencontre d'auteurs (Jeudi 21 avril 2022)

1. Quel est le parcours professionnel de chacun d'entre vous et qu'est-ce qui vous a amené à exercer ce métier ?

-**Erwan est journaliste social** à l'hebdomadaire *Politis* depuis 2011 et réalise des enquêtes sur les méthodes de management.

Après avoir complété un baccalauréat en Sciences Économiques et Sociales (SES), il prépare une licence d'histoire et un Master en journalisme, puis fait plusieurs stages.

-**Gwenaël est un graphiste, illustrateur et auteur de bande dessinée.**

Formé en France et en Belgique, il passe un Bac en Arts appliqués pour intégrer l'École Supérieure des Arts (ESA) Saint-Luc à Liège (Belgique). Il réalise des illustrations pour jeux vidéo (studio Chahut de Grenoble) et fait de la peinture, de la Mécanique vélo et des BD reportage. Il participe à des ateliers de dessins d'observation et de construction d'images narratives. Il intervient également en milieu scolaire, réalise des illustrations pour une compagnie de théâtre et réussit à dégager du temps pour faire de la BD ! Il publie à l'âge de 29 ans son premier roman graphique, *La Cendre et le trognon* (aux éditions six pieds sous terre, 2019). Il a à son actif plusieurs résidences d'artiste, par exemple au centre de gérontologie du CHU d'Échirolles en Isère et à la Cité internationale de la bande dessinée et de l'image à Angoulême, d'octobre 2021 à mars 2022.

Les deux frères ont une attache affective particulière au rail par le biais de leur grand-père, cheminot* à la SNCF. Il y exerçait en fait la profession d'ingénieur et de formateur. C'était un col blanc ! A la page 11 de la BD, nous apprenons que dernier « *est entré dans l'entreprise dans les années 1930, qu'il y a fait toute sa carrière et qu'il était basé en Bretagne.* » Il a colonisé leur imaginaire d'enfants.

*Depuis le 1^{er} janvier 2020, la SNCF ne recrute plus avec le statut.

2. Comment définiriez-vous le genre littéraire auquel appartient votre ouvrage, en prenant en compte le contenu, le registre et l'aspect pictural ?

2

Une BD documentaire, une BD reportage, une enquête graphique, ou un reportage dessiné ?

Gwenaël milite pour une BD reportage car elle se situe entre le journaliste, la fiction et le dessin. Il défend aussi l'idée d'une BD qui aborde l'actualité par l'image pour rendre compréhensible un sujet complexe et inciter le lecteur plus à la réflexion qu'à la distraction.

3. Pourquoi avez-vous choisi de formater votre enquête sous forme de BD, considérant qu'elle est assez technique ?

Cela a permis à Erwan beaucoup plus de détachement. Il a pu ainsi faire des blagues et jouer sur l'auto-dérision, avec des comiques de situations, afin « *de donner plus de légèreté à un sujet aussi peu glamour que celui de questions socio-économiques et politiques à l'échelle d'une entreprise comme la SNCF.* » selon les propres mots de l'auteur. Sinon le sujet aurait été ennuyant et difficile à saisir. Le but premier, le prérequis était d'avoir un produit final attractif pour être lu ! C'est donc une formule qui permet aux lecteurs de s'intéresser au sujet.

4. Quelle a été votre procédure pour choisir le style graphique le plus approprié pour le sujet et votre projet en général ?

Gwenaël nous a fait part de son envie de travailler avec son frère et nous explique son choix d'un style épuré et percutant. Comme le journalisme n'est pas aussi « léger » que la BD, il a dû simplifier le texte (souvent trop long !) et alléger le dessin pour rendre le projet plus attractif.

5. Si votre grand-père n'avait pas travaillé à la SNCF, auriez-vous été intéressé par le sujet ?

L'univers du train fait partie de leur ADN familial, raison pour laquelle tous deux portent un intérêt particulier au rail, en réunissant de la documentation journalistique, qui se traduit par une dimension affective dans leur enquête pour rendre l'histoire plus personnelle.

La SNCF alimente également la culture populaire (*La Bataille du rail, La Bête humaine*, etc.). Les cheminots occupent une place importante dans l'imaginaire collectif.

Gwenaël a écrit des chroniques sur la politique ferroviaire française dans *Politis* et des reportages au moment de la grande grève des cheminots de 2018 (<https://www.politis.fr>)

Ce sujet est aussi récurrent dans l'actualité socio-économique en France depuis plusieurs années.

6. Pourquoi avoir choisi de travailler ensemble ?

Les auteurs s'accordent à dire que travailler avec son frère est difficile car chacun est peut-être plus exigeant envers l'autre. Ils ont créé une première fois une BD dans la revue de reportages XXI. Comme ils ont eu une excellente relation de travail, ils décident de renouveler l'expérience, en signant ensemble une nouvelle BD.

7. Quel est l'objectif recherché, autre celui de rendre compte de la réelle situation de la SNCF ?

En plus d'apporter des éclairages nouveaux, rechercher une approche ludique était impérative par le truchement du dessin pour être accessible au grand public.

Les auteurs ont gagné leur pari grâce à une documentation approfondie et étayée, un style de rédaction incisif et percutant, les notes de bas de page, un humour bien dosé ainsi qu'un coup de crayon et une colorisation astucieuse.

8. L'accès à l'information a-t-il été difficile dans le contexte actuel de crise de la SNCF, d'autant plus qu'il s'agissait d'informations sensibles ?

Erwan a expliqué qu'il a travaillé avec les syndicats car eux aussi cherchaient à faire remonter les problèmes sociaux que vivaient les cheminots et surtout expliquer les dysfonctionnements du système et la réforme du rail, et faire connaître leurs protestations au grand public.

Pour résumer de façon brutale :

(p.28) « Selon le dernier chiffre établi par la CGT et confirmé par Sud-rail, 57 cheminots se sont donné la mort en 2017. C'est autant qu'à France Télécom en entre 2006 et 2009. »

La SNCF ne reconnaît pas ce chiffre, sans pour autant le contester, pour la simple raison que la souffrance au travail, la perte de sens pour les salariés... à cause de la réorganisation ne fait pas partie des éléments pris en compte.

La quête permanente d'optimisation financière de l'entreprise crée des irritations et provoque des grèves, comme celle de 2018. L'arrivée des nouvelles technologies conduit également à des suppressions de postes et oblige à une formation du personnel.

Lorsque l'enquête impliquait quelqu'un avec de la documentation sensible, il était important de créer un lien de confiance avec la personne interviewée, et le travail pouvait être plus difficile.

Malgré de nombreuses sollicitations, silence radio, le service de la communication de la SNCF n'a jamais voulu nous recevoir, l'entreprise préférant protéger son image que de répondre à nos questions !

9. Vous êtes-vous déjà autant investi pour vos recherches au fil des années dans un projet autre que celui-ci (mais qui peut lui être lié) ?

4

Les deux auteurs ne se sont jamais autant investis dans un projet d'une telle envergure. Le monde du rail leur tenait à cœur, en particulier le statut des cheminots et leurs avantages (par ex., perte de la prime charbon), ce pourquoi ils ont travaillé le sujet en profondeur.

10. Avez-vous reçu des menaces ou bien fait face à des poursuites judiciaires de la part de la SNCF ou, au contraire, avez-vous eu une collaboration de leur part, dans le cadre de votre enquête ?

Aucune menace ! Deux mois avant de publier, Erwan raconte qu'ils ont envoyé un document au sujet de la BD, mais aucune réponse !

11. Comment vous êtes-vous débrouillés pour trouver les sources fiables et éviter des dérapages comme les *fake-news*, la désinformation, la manipulation de l'opinion, etc.

Cela a été un travail de longue haleine, un véritable travail de moine car il fallait mettre la main sur des informations sensibles, comme par ex. connaître le nombre de salariés à leur poste à la fin de l'année.

La documentation provient d'enregistrements, d'alertes syndicales des cheminots, d'articles de presse et d'informations de blogs, de rapports de cabinets d'expertise, d'articles universitaires, de livres ; rarement de témoignages de médecins du travail car ils sont tenus au respect de la confidentialité.

Il faut faire attention par ailleurs aux témoignages car trop suggestifs.

Erwan a aussi utilisé ses chroniques parues dans l'hebdomadaire *Politis*, comme « *La SNCF Au bord de la falaise libérale* » (no 1571 – du 3 au 9 octobre 2019).

12. Comment avez-vous été accueilli par les travailleurs que vous avez interviewés ?

Les travailleurs de la SNCF se sont montrés ouverts à la discussion, certains ont parlé sous couvert d'anonymat pour se protéger contre d'éventuelles représailles de l'employeur.

13. Face à l'importante collecte d'information, comment avez-vous fait pour choisir celles qui répondaient le mieux au sujet ?

Les auteurs ont trié ensemble les informations les plus pertinentes et accessibles au grand public, puis Gwenaël a aidé Erwan à les analyser pour les classer par sujet.

14. Combien de temps cela vous a-t-il pris pour mener à bien votre enquête ?

5

Cette BD est le fruit d'un an de travail à plein temps, pendant le premier confinement. Six mois de dessin soutenu, de la fin janvier à la mi-juillet.

15. A quel moment le titre de ce livre est-il devenu une évidence pour vous ?

C'est le nom que portait notre dossier de présentation ! Nous n'avons pas eu à convaincre notre éditeur. Le jeu de mots, la notion de vitesse dans l'expression « un train d'enfer » les a emballés car ils traduisaient bien la souffrance professionnelle et le mal-être économique de la SNCF.

16. Comment la SNCF a-t-elle accueilli votre ouvrage au moment de sa sortie en librairie ?

Erwan nous dit ne rien avoir reçu de la direction de la SNCF ; Gwenaël, quant à lui, nous dit qu'un ingénieur l'a contacté pour débattre de plusieurs sujets traités dans leur ouvrage, étant blessé par certains aspects.

Souhaitant connaître la vision de la ligne managériale, ils ont envoyé au service de la communication de l'entreprise une liste de questions de cinq pages et Erwan les a appelés mais on lui a dit ne pas désirer « s'associer à son travail. »

A souligner pourtant que la SNCF est un des partenaires les plus importants du Festival de la BD et de l'image d'Angoulême depuis 2006 et que la 48^e édition n'a pas eu lieu en 2020, année de parution de Train d'enfer, la pandémie de COVID-19 oblige !

17. Quel est votre avis sur l'évolution des infrastructures et de l'organisation de la SNCF ?

Le réseau ferré français est dégradé, insuffisamment électrifié, sans cesse en travaux, ce qui met à mal le fret, dont les trains roulent la nuit entre deux chantiers ! Trenitalia est le premier opérateur à défier la SNCF sur le marché de la grande vitesse, depuis l'ouverture à la concurrence de ce secteur en décembre 2020.

La SNCF a besoin d'être soutenue par une volonté politique forte, déployée de façon structurée à court, moyen et long terme. Faire des investissements est nécessaire pour l'entretien et la modernisation du réseau et des infrastructures, dans un contexte d'ouverture à la concurrence. Penser aux petites lignes ferroviaires est impératif pour l'aménagement du territoire.

Le plan de relance du gouvernement français, amorcé en 2021, prévoit accorder 10 milliards d'euros au transport des voyageurs d'ici 2030 et 1 milliard au fret. En décembre 2021, le Premier ministre Jean Castex promet que « *le gouvernement compte soutenir la rénovation de 9 200 kilomètres de petites lignes ferroviaires* ». A titre comparatif, l'Allemagne a dépensé 13.6 milliards d'euros en 2022 et 8 milliards par an pendant 10 ans pour rénover son réseau ferré, quand bien même plus performant que le nôtre !

18. La France a été pionnière dans la lutte contre le réchauffement climatique et pour le développement durable. Quels sont alors les objectifs environnementaux à court et moyen termes de l'entreprise ?

Pour la SNCF, c'est avant tout faire rouler le plus de trains possibles et surtout rembourser sa dette. Bien que la compagnie essayât de réduire l'utilisation du diesel, particulièrement en province, ses stratégies environnementales sont faibles.

19. Quelles actions ont été mises en place à ce jour en termes d'innovations pour le climat? (Empreinte carbone, énergies renouvelables, achats responsables).

Afin de baisser les émissions de CO₂, l'entreprise a mis en place un projet de trains à hydrogène qui vise à remplacer les locomotives et les automoteurs TER diesel sur les parties non électrifiées du réseau. SNCF Voyageurs en a commandé 12 à Alstom.

20. Diriez-vous que les décisions prises par la SNCF ont un impact plus important dans le domaine environnemental ou social ?

Pour Erwan, les décisions de la SNCF affectent les deux. D'un côté, on voit les souffrances des cheminots et leurs conditions de travail se dégrader, mais nous voyons aussi les effets sur l'environnement au niveau de la pollution. Ce n'est pas facile de distinguer quel côté est plus important, mais on peut noter que les deux le sont.

21. Pensez-vous que la SNCF soit réellement ouverte à un changement?

Le fret et les lignes internationales dans les années 2000, les longues distances voyageurs (grande vitesse et INTERCITÉS) et les TER s'ouvrent progressivement à la concurrence.

22. L'ouverture à la concurrence et les conséquences qui s'ensuivent pourrait-elle mener à la disparition de l'entreprise ?

7

C'est loin d'être probable mais quand même possible. La SNCF se trouve dans un étau financier, aggravé par la crise sanitaire de la COVID-19. L'État va devoir supporter les pertes. Les efforts financiers et la productivité mettent les cheminots en grande difficulté.

23. Que conseillerez-vous pour que la SNCF regagne son prestige d'antan ?

Selon Erwan, c'est une idée très ambitieuse. Pour le moment, c'est improbable. Néanmoins, si un effort du gouvernement est fait, rien n'est impossible. Si le même montant dépensé sur le 5G est alloué aux trains, on serait dans la capacité de le faire. Ça nécessite beaucoup d'argent, et sans ça...

Il faudrait également investir plus de moyens pour réparer et entretenir les lignes de trains les plus petites, souvent les plus délaissées, pour permettre un transport dans les plus petites régions. Autrement, nous assisterons à la formation de déserts médicaux, commerciaux, industriels et de services, sans parler du départ de la jeunesse.