

VENEZ DÉCOUVRIR L'EXPOSITION

Entrer au chemin de fer à l'époque des compagnies

**RENDEZ-VOUS AU SARDO
DU MARDI 28 NOVEMBRE AU VENDREDI 8 DECEMBRE**

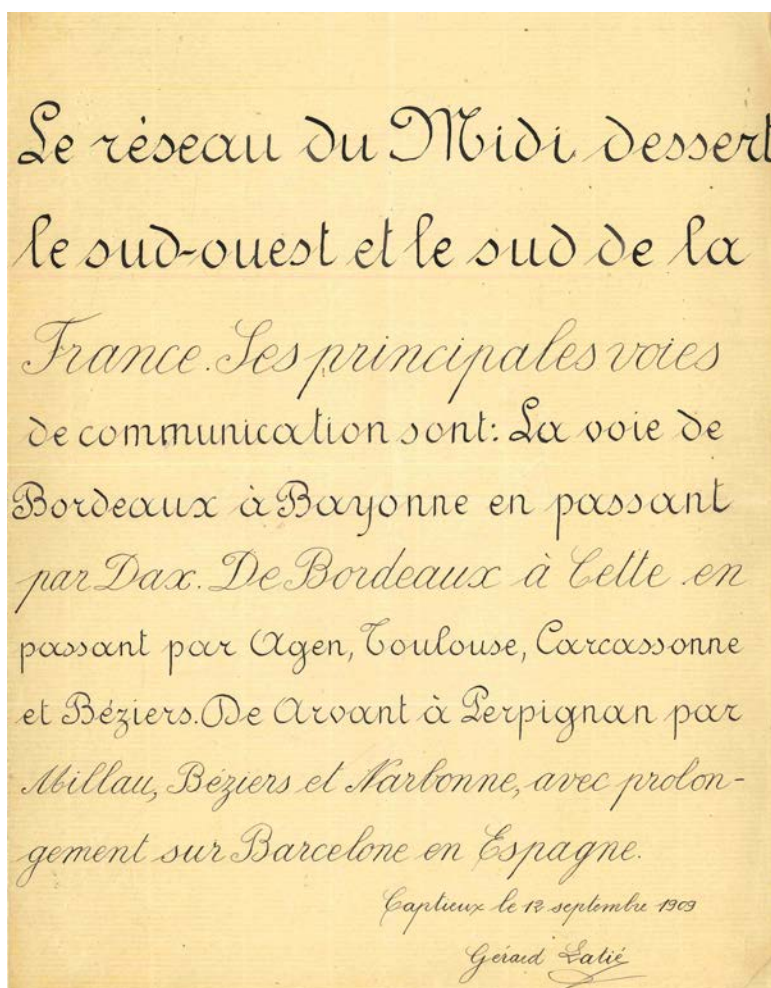
EXPOSITION ET VISITES GUIDÉES

HORAIRES

12h00 – 14h00

5, rue Francis de Pressensé
93210 SAINT-DENIS

PLAN D'ACCÈS



LATIE Gérard – Examen d'entrée au MIDI en
1910

Du 28 novembre au 8 décembre 2017, le Service Archives Documentation du groupe SNCF propose de découvrir dans ses locaux de Saint-Denis l'exposition, « Entrer au chemin de fer à l'époque des compagnies » conçue par le Centre national des archives du personnel (SARDO Béziers) pour les Journées européennes du patrimoine les 16 et 17 septembre 2017.

L'exposition initiale est complétée par des objets illustrant certains métiers cheminots et conservés par le Centre national des archives historiques (SARDO Le Mans) ou récemment collectés par le SARDO.

L'exposition s'articule autour de trois grands thèmes : « politique de recrutement », « devenir cheminot », « examens d'entrée ».

« POLITIQUE DE RECRUTEMENT » (panneaux n° 1 à 4)



Pour la majorité des cheminots, la limite d'âge inférieure du recrutement est restée fixée à 21 ans, la limite supérieure a été abaissée autour de 30 ans. Le premier panneau de l'exposition est consacré aux conditions d'admission. Les dossiers de carrière contiennent généralement les pièces d'admission : bulletin de naissance, certificat de bonnes vie et mœurs, extrait du casier judiciaire, certificat de bonne conduite à l'Armée [panneau n° 1].

Les Compagnies ont toujours cherché (à s'entourer de tous les renseignements voulus sur les candidats), notamment sur leurs antécédents. Les fiches de candidatures l'attestent, ainsi que les enquêtes menées par les Compagnies sur les postulants [panneau n° 2].

Les Compagnies, à travers les examinateurs, recherchaient des candidats robustes, en bonne santé, surtout pour les postes de manutentionnaires, tous les postulants étant soumis dans tous les cas à une visite médicale minutieuse [panneau n° 3].

Pour recruter les cadres moyens et supérieurs, on puisait en principe dans les effectifs des agents immédiatement inférieurs. Si toutefois des élèves des écoles supérieures étaient recrutés à la sortie du diplôme, leur apprentissage professionnel était suivi avec une grande attention (panneau n° 4) et ils devaient faire leurs preuves à chaque grade et dans tous les emplois qu'ils avaient à parcourir.

« DEVENIR CHEMINOT » (panneaux n°5 à 9)



Pour étudier les motivations des postulants (panneaux n° 5 et n° 6), le Centre national des archives du personnel dispose des épreuves de rédaction sur le thème « Quelles sont les raisons qui vous poussent à rentrer au chemin de fer », mais aussi des lettres de demande d'emploi. Outre l'hérédité, la sécurisation de l'emploi et les perspectives d'ascension sociale constituaient deux motivations essentielles pour le choix de la carrière cheminote.

Les candidats, dans leur courrier de motivation, mettaient en avant les qualités recherchées par les compagnies, « dévoué au devoir », « discipliné », « bon travailleurs », mais aussi leur parenté avec un cheminot travaillant à la compagnie (panneau n° 7).

Le panneau n° 8 effleure un vaste champ d'étude possible à partir des documents conservés au centre, celui des origines sociales et géographiques des cheminots.

Quant au parcours d'entrée, il était compliqué », car soumis aux aléas des politiques de recrutement des compagnies. Compliqué pour les travailleurs temporaires en quête d'une embauche définitive. Compliqué parce que l'admission définitive n'était prononcée qu'après une période d'essai plus ou moins longue (panneau n° 9).

« EXAMENS D'ENTRÉE » (panneaux n° 10 à 15)



Il y a trois services distincts et, pour chacun d'eux, une panoplie de métiers : Exploitation, Matériel et Traction, Voie et Bâtiments (EX, MT, VB).



La règle générale pour entrer dans les Compagnies était un examen réduit à la constatation que les candidats savaient lire et écrire. Les candidats aux postes de cantonnier, de garde-barrières, au service Voie et Bâtiments (panneau n° 11), ainsi que les candidats du service Exploitation aux postes d'hommes d'équipe dans les gares (panneau n° 12), devaient poser les 4 opérations, lire et écrire un texte court, copié ou dicté.

Au service de l'Exploitation, non plus à la manœuvre ni à la manutention, mais cette fois au « mouvement et bureaux des gares », les examens étaient plus compliqués, du niveau du certificat d'études primaires (couronnant sept années d'enseignement primaire) : dictées « classiques » assez longues, épreuve de rédaction, problèmes à résoudre, questions de géographie (panneau n° 13).

Pour les candidats « ouvriers », les examens possédaient une partie théorique et une partie pratique illustrée par les « bulletins d'essai du postulants » signés par les examinateurs, contremaîtres et chefs des ateliers (panneau n° 14).

Les candidats aux emplois dans les bureaux techniques et administratifs des services Matériel et Traction et Voie et Bâtiments passaient des examens assez compliqués, avec plusieurs problèmes de mathématiques, des épreuves de dessins (panneau n° 15).

Les Compagnies, cherchant à recruter des candidats aussi jeunes que possible, souvent fils de cheminots, pour disposer d'employés élevés dès le plus jeune âge dans « l'esprit général » du métier, le dernier panneau de l'exposition est consacré aux jeunes de moins de 18 ans : apprentis (Matériel et Traction) et élèves.

Les objets présentés proviennent de versements réalisés par les directions et établissements du groupe SNCF, mais aussi de dons d'anciens cheminots.



Photo : CMTA SARDO

Casquette de contrôleur, 1938

Versement de la Direction de la communication
collection Service Archives Documentation (SARDO)



Photo : CMTA SARDO

Burette SNCF

Versement du Technicentre de Romilly
collection Service Archives Documentation (SARDO)



Photo : CMTA SARDO

Burettes SNCF

Versement du Technicentre de Villetaneuse
collection Service Archives Documentation (SARDO)



Photo : CMTA SARDO

Lunettes de mécanicien de train à vapeur

Don de Jean Vanpoucke, cheminot retraité
collection Service Archives Documentation (SARDO)



Photo : CMTA SARDO

85 clous de traverses

Dès 1860, le clou de marquage des traverses permet de pouvoir, rapidement et avec une simple inspection du cantonnier, connaître la date de traitement de la traverse, le fabricant, les conditions de fabrication, la largeur de sabotage, la nature du bois utilisé et d'autres aspects techniques spécifiques.

Ces clous se trouvent plantés sur les traverses le plus souvent entre les entailles prévues pour les rails, mais aussi parfois sur le flanc de l'une de leurs extrémités.

Communément, on trouve 2 ou 3 clous sur une traverse bois indiquant :

L'année, par 2 chiffres sur un clou à tête carrée, triangulaire ou losange selon que l'atelier qui l'a fabriqué est national ou privé avec intervention partielle ou fabrication complète.

Le fabricant, par 2 lettres sur un clou à tête carré, carrée à coins arrondis ou triangulaire. Jusqu'à 4400 fabricants en 1946 et plus de 5.400.000 de traverses fabriquées en 1951.

L'écartement des voies, par un clou à tête ronde marque 35 (1435 mm), 37, 40, 45, 50, 55, 60, 65. On trouve souvent des pastilles à 3 ou 4 crampons marquées de ces mêmes chiffres et très rarement des inscriptions complètes sur des clous à tête triangulaire ex. : 1440

Plus rarement un collectionneur peut découvrir :

Un clou à tête ronde marqué de 1 à 30 pour la nature du bois (2 Alep, 30 palétuvier ...) fourni par la CGR (Consortium Forestier et Maritime des Grands Réseaux) entre 1921 et 1972, ou des pastilles à crampons.

Un clou hexagonal marqué de 1 à 9 pour les bois exotiques avant 1960, ou des clous marqués par une ou plusieurs lettres pour des bois indigènes.

Un clou rond avec un chiffre associé à une lettre pour la largeur et la longueur de la traverse d'aiguillage ou de croisement, ou des pastilles.

Un clou de passage à niveau avec 2 lettres et 1 chiffre et des clous spéciaux portant des indications difficiles à interpréter

Remarque : On peut distinguer les clous d'avant 1900 par le fait qu'ils sont forgés.

N° d'inventaire

0000DO20170007

Don de Jean SERAIN, cheminot retraité

collection Service Archives Documentation (SARDO)

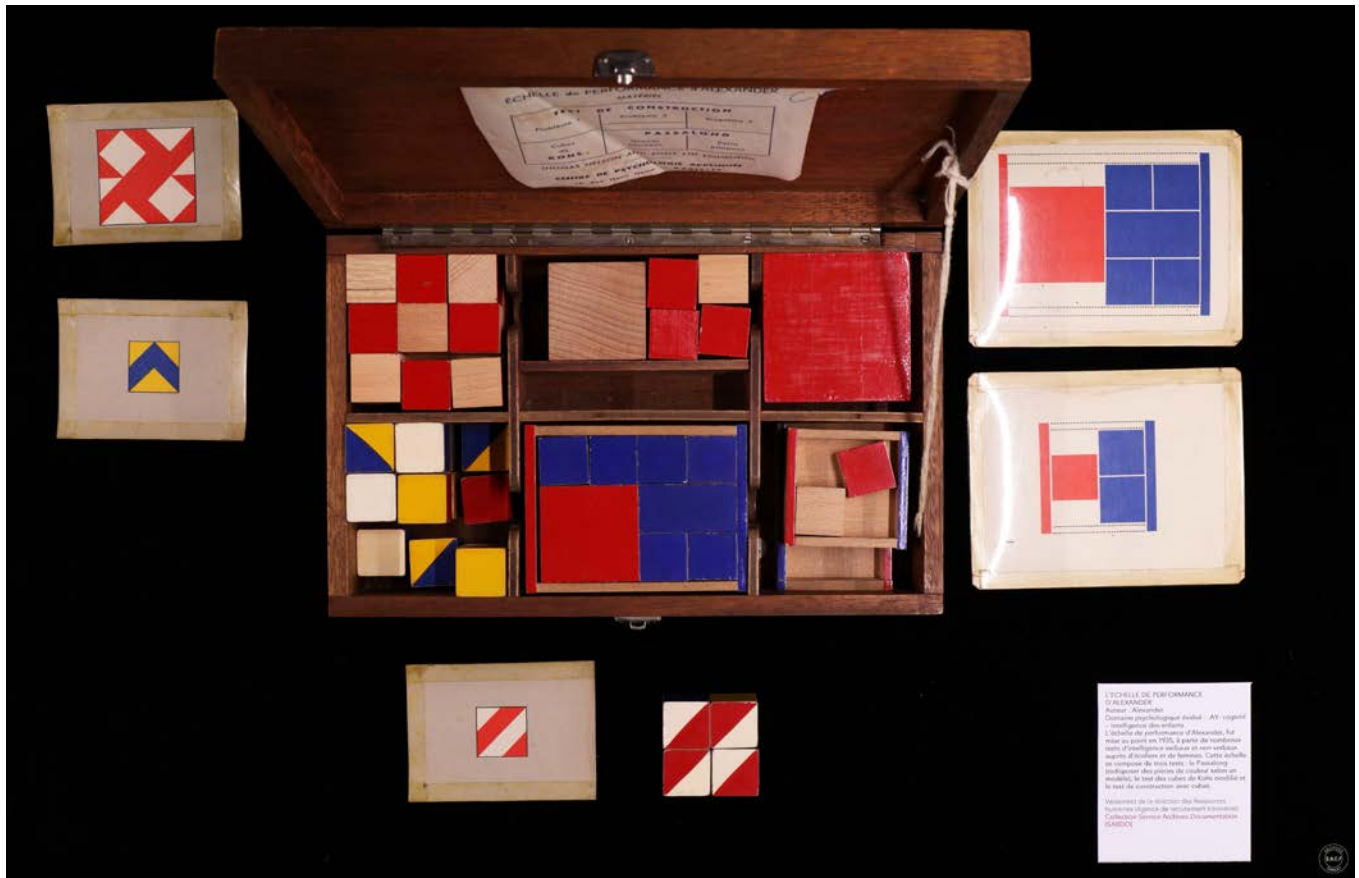


Photo : CMTA SARDO

L'ECHELLE DE PERFORMANCE D'ALEXANDER

Auteur : Alexander

Domaine psychologique évalué : -AY- cognitif – intelligence des enfants et des femmes.

L'échelle de performance d'Alexander, fut mise au point en 1935, à partir de nombreux tests d'intelligence verbaux et non verbaux auprès d'écoliers et de femmes. Cette échelle se compose de trois tests : le Passalong (redistribuer des pièces de couleur selon un modèle), le test des cubes de Kohs modifié et le test de construction avec cubes.

Versement de la direction des Ressources humaines (Agence de recrutement)

Collection Service Archives Documentation (SARDO)

SERVICE ARCHIVES DOCUMENTATION / SARDO



Le Service Archives Documentation SNCF (SARDO) conserve la mémoire du Groupe, dans trois entités : le Centre national des archives historiques au Mans, le Centre national des archives du personnel à Béziers (dossiers de carrière et de pension) et la Médiathèque pour l'audiovisuel (photographies, films, sons ferroviaires anciens, banques d'images).

Les archives historiques de SNCF sont accessibles sur la plateforme [Open Archives](#) et contribuent à la compréhension de l'activité ferroviaire en France depuis le XIXe siècle.

Centre national des archives historiques
SNCF
2 avenue de Bretagne
72000 Le Mans
Courriel :
archiveshistoriques.sncf@sncf.fr

Centre national des archives
du personnel
Rue du Lieutenant Pasquet
34500 Béziers
Courriel :
archives.beziers@sncf.fr

Médiathèque
5 rue Francis de Pressensé,
93210 Saint-Denis
Courriel :
mediatheque@sncf.fr