

Revue d'histoire des chemins de fer, 36-37 (print.-aut. 2007)
 Images de cheminots. Entre représentations et identités

Résumés
Abstracts

• Les cheminots : visions d'artistes

Marie-Suzanne Vergeade, historienne, documentaliste au Comité central d'entreprise de la SNCF (Fonds cheminot)

Dès sa création, le chemin de fer a inspiré les artistes. Le cadre ferroviaire permet en effet à l'artiste de jouer des effets de nuit, des lumières artificielles, des brouillards, des panaches de fumée ainsi que des surfaces lisses. Cependant les bâtiments, et plus encore, la machine priment comme représentation archétypale du chemin de fer et ce territoire semble déshumanisé ; les cheminots y occupent une place relativement discrète. Cette étude s'interroge sur cette quasi-absence. N'existerait-il, en effet, aucune représentation significative de la corporation ? À travers un large *corpus* qui réunit tous les arts graphiques et types d'expressions artistiques : peinture à l'huile, aquarelle, dessin (fusain, encre de chine...), croquis, dessin publicitaire et fresque, l'auteur s'attache à retrouver la figure du cheminot et son évolution. Les fresques urbaines mises à part, il semble en définitive que les cheminots eux-mêmes soient le plus souvent les producteurs et les destinataires de ces images.

[Artists' visions of the railway]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

The railway has always been a source of inspiration to artists. The railroad setting offers a creative space for experimenting with nocturnal effects, artificial lights, fog, trails of smoke and smooth surfaces. But buildings and especially machinery are valorised in the archetypal representation of the railway which is oddly dehumanized and where railwaymen are almost nowhere to be found in this picture. This study examines this almost complete absence. Is there no significant representation of this community of workmen? Through the collection of a large body of graphic art and various forms of artistic expression - oil painting, water colour, drawing (charcoal and China Ink), sketches, publicity and fresco, the author seeks to trace the evolution of the figure of the railwayman. With the exception of urban frescoes, we conclude that railwaymen themselves were among those who most often produced and received these images.

- **L'image du cheminot dans la photographie, du père Henry à Salgado. Le cheminot, hors champ ?**

Jehan-Hubert Lavie, rédacteur en chef de la revue *Correspondances ferroviaires*

Si l'on fixe des trains sur la pellicule dès les origines de la photographie, les clichés de cheminots sont peu nombreux. Il existe néanmoins des vues officielles, présentant le personnel des gares. Quelques amateurs réalisent des prises de vues, tel le « Père Henry », un cheminot du service Exploitation de la Compagnie de l'Est. Jusqu'aux années 1950 les photos instantanées de cheminots au travail sont extrêmement rares, si l'on excepte la scène classique du mécanicien et son chauffeur. Toutefois, des compagnies ont commandé des reportages photographiques permettant de montrer au public les différentes tâches des cheminots de tous grades et de tous services. Le PLM fait appel à l'agence Keystone entre 1934 et 1938, tandis que l'État recourt à partir de 1931 à François Kollar. Enfin, c'est dans *La Vie du rail* des années 1950-1970 que les cheminots sont les plus présents, en attendant la consécration militante et artistique que confère à leur image l'œuvre de Sebastião Salgado.

[The railwaymen's photographic image from 'Father Henry' to Salgado]
Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

Although trains have been immortalized on celluloid since the early days of photography, there are very few photographs of railwaymen in existence, apart from a few official scenes of the staff at train stations. Some amateurs, like "Father Henry," a railwayman for the Exploitation de la Compagnie de l'Est, photographed such scenes. Until the 1950s unposed photos of railwaymen at work are extremely rare, with the exception of the classic scene of a mechanic and his stoker. Businesses demanded photographic reporting of the various duties of all service levels of railwaymen. The PLM hired the Keystone agency from 1934 to 1938, while the State network used François Kollar from 1931 on. From 1950-1970 railwaymen most often appeared in *La Vie du rail*, in anticipation of their militant and artistic apotheosis in the work of Sebastião Salgado.

- **Réflexions sur la conférence de Jean-Hubert Lavie**

Christian Fonnet, service photographique des éditions La Vie du rail

Dans ce commentaire de l'article précédent, l'auteur, conservateur du plus important fonds photographique ferroviaire français, analyse les principes des différents courants photographiques distingués par Jehan-Hubert Lavie et fait part de ses jugements esthétiques sur cette production. Il

conclut en remarquant que la faiblesse en nombre des représentations photographiques des cheminots n'enlève rien à l'importance et ni à la dignité de leurs métiers.

[Comments on J.H. Lavie's article]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

In this commentary on the preceding article, the author, as the conservator of the most important French railway photographic collection, analyzes the principles of the different photographic trends discerned by Jehan-Hubert Lavie and offers an esthetic critique of this work. He concludes that the small number of photographic representations of railwaymen in no way detracts from the dignity and importance of their occupation.

- **Images et icônes**

Michel Cadé, professeur d'histoire contemporaine à l'université de Perpignan Via Domitia

Ce commentaire de la projection de *Sur les routes d'acier* (1937) de Blaise Peskine, produit par la CGT, et de *Ceux du rail*, film de fin d'études de René Clément et d'Henri Alekan (1942) analyse et compare deux œuvres qui ont la particularité de mettre en avant les cheminots au travail. Le premier, didactique, analyse l'économie des transports, donne à voir le réseau et les ouvrages d'art, promesses technologiques d'un avenir radieux, et unit le groupe des travailleurs des chemins de fer qui est le héros du film. Dans sa cohésion peut se lire l'image de la classe ouvrière et sa capacité à prendre en charge le destin de la société toute entière. Le deuxième est un véritable documentaire sur la vie des roulants à bord des trains de la ligne Nice-Marseille, mais aussi un acte de résistance puisque le tournage couvrit des opérations de renseignement. Le couple mécanicien-chauffeur est héroïsé comme dans le cinéma de fiction antérieur mais prépare aussi *Bataille du rail* (1946). La forme documentaire fait du cheminot une icône de la classe ouvrière et du réseau ferroviaire la représentation de la nation.

[From images to icons]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

This commentary on two films, *Sur les routes d'acier* (1937) by Blaise Peskine, produced by the CGT, and *Ceux du rail*, a film made by René Clément et d'Henri Alekan (1942) for the completion of their degree work, compares and contrasts two pieces that feature railwaymen at work. The first film uses a didactic approach to analyze the economics of transportation, displaying the network and its works of art, the

technological promises of a brilliant future. It brings together a group of railwaymen who are the true heroes of the film and presents a coherent picture of the working class, with its capacity to take charge of the destiny of an entire society. The second film is a documentary on the life of workers on board the trains on the Nice-Marseille line; it is an act of resistance as well since the filming was also a foil for information-gathering. The duo of mechanic and stoker become heroes, similar to those in earlier fictional films, preparing the way for *Bataille du rail* (1946). The documentary style makes the railwayman into an icon of the working class as the railway network comes to symbolize the nation itself.

- *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France*

Pierre Vincent, ancien administrateur de la SNCF

Cette lettre de Pierre Vincent donne les grandes lignes du témoignage qu'il a livré lors du séminaire sur l'ouvrage collectif *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France* (Joseph Jacquet, *et al.*, Paris, Éditions Sociales, 1967) auquel, jeune militant, il a contribué : contexte politique et syndical de l'entreprise, mode de travail institué par le directeur de l'ouvrage, Joseph Jacquet (1921-1998), dont la personnalité est évoquée avec chaleur et précision, postérité du livre.

[Railwaymen in French social history]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

This letter written by Pierre Vincent outlines the personal testimony he gave during a seminar on *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France* (Joseph Jacquet, *et al.*, Paris, Éditions Sociales, 1967), a collection of essays to which Vincent contributed as a young activist. The work place this group of workers in a political and union-related context, a critical approach devised by Joseph Jacquet (1921-1998) whose personality is posthumously presented here with warmth and accuracy.

- *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France. Une relecture à quarante ans de distance*

Michel Pigenet, professeur à l'université de Paris I – Panthéon-Sorbonne

Relecture, après quarante ans, de l'ouvrage *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France* (Joseph Jacquet, *et al.*, Paris, Éditions Sociales, 1967), ce commentaire fait le départ entre l'histoire normative, riche en « leçons » et récits manichéens, dans laquelle il s'inscrit et l'approche attentive aux données économiques et sociales qu'il adopte ; il souligne les préoccupations méthodologiques du travail mené dans les archives. Si l'équipe des

rédacteurs récuse toute prétention à se mesurer aux professionnels de l'histoire, elle affiche une volonté de s'appropriier le passé de la corporation sur un mode que les événements de Mai 68 ont fait oublier.

[*Railwaymen in French social history: Reading the book again after 40 years*
Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

Revisited forty years after its publication, this commentary on *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France* (Joseph Jacquet, *et al.*, Paris, Éditions Sociales, 1967) critically discriminates between the genre of normative history presented here, one that is rich in "lessons" and Manichean narratives, and the authors' critical approach that recognizes the importance of the economic and social data it incorporates. The reviewer also emphasizes the methodological concerns of archival research. The team of writers disavows any pretence of measuring themselves by the standard of professional historians, displaying a willingness to appropriate the corporation's past history in a mode that the events of May 1968 have led us to forget.

- **L'autobiographie cheminote : un exploitant**

Louis Armand, écrivain

Cheminot du service de l'exploitation devenu écrivain par la pratique de l'autobiographie, L. Armand revient dans cette lettre sur le rapport entre sa vocation de cheminot et celle plus tardive d'écrivain, la seconde étant déclenchée par ses réflexions sur la grève de 1985-1986. Ce sont des réflexions sur le métier et son évolution, sur la continuité d'une vie de travail, sur la passion qui anime l'auteur dans son rapport au chemin de fer comme à l'écriture qui sont subtilement livrées par ce témoignage.

[A railwayman's autobiography (traffic operating department)]
Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

As a railwayman for the traffic department who later became an autobiographical writer, in this letter L. Armand revisits the relationship between his occupation as a railwayman and his subsequent vocation as a writer, inspired by his reflections on the strike of 1985-1986. These are his thoughts on this trade and its evolution, on the continuity of work life, and on the passion that motivates the author's relationship to both the railway and writing, finely expressed in this personal testimony.

- ***Les Rendez-vous de décembre***

Alexandre Velasco, réalisateur

Alexandre Velasco, son auteur, définit *Les Rendez-vous de décembre* comme un documentaire tourné pendant le mouvement social de 1995. Le film

ne donne pas un aperçu global de ces événements, il se cantonne à un lieu unique, presque un huis-clos : l'établissement traction de Paris - Sud-Est, près de la grande rotonde dans le dépôt du Charolais, où se tenait chaque jour à 11 heures l'assemblée générale des agents de conduite en grève. Contrairement à une étude sociologique ou historique, ce film n'a pas la vocation d'analyser une situation ou un climat social, encore moins des comportements. *Les Rendez-vous de décembre* met en images la scénographie d'une grève, ses discours, tout en brossant un portrait collectif de ce qui a caractérisé le mouvement de 1995 : le sentiment de rébellion contre un futur en crise.

[Rendez-vous in December]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

Alexander Velasco describes his film, *Les Rendez-vous de décembre*, as a documentary made during the 1995 strike. Rather than give an overview of the events, the film takes a unique perspective, almost from behind closed doors, in the Paris – Sud-Est locomotive department office, near the rotunda of the Charolais depot, where the general assembly of strikers met every morning at 11 o'clock. Not intended as a historical or sociological study, this film does not attempt to analyse a situation or social climate, or human behaviour to an even lesser degree. *Les rendez-vous de décembre* visually represents the scenes of a strike and its speeches, painting a collective portrait of the psychological character of the 1995 social movement as a feeling of rebellion against an already compromised future.

• **Les permissionnaires du front face aux cheminots pendant la Première Guerre mondiale**

Emmanuelle Cronier, docteur de l'université de Paris I – Panthéon-Sorbonne

Le milieu ferroviaire constitue à la fois un instrument et une étape entre le front et l'arrière, la mort et la vie pour les permissionnaires du front qui obtiennent à partir de juillet 1915 quelques jours de congé. Cet article examine comment les combattants voient les cheminots à la faveur de leur brève rencontre comme permissionnaires, sachant que ceux-ci sont pour eux responsables du transport mais aussi de ses mauvaises conditions et que, pour la plupart mobilisés à leur poste, ils sont éloignés du risque des combats. Rares dans les revues, chansons (à l'exception de la « chanson du chef de gare »), mémoires ou journaux de guerre, les cheminots sont au contraire très présents dans la presse du front, où ce sont plus les contraintes qu'ils font peser sur les permissionnaires dans le contrôle et la régulation de leur transport qui sont évoquées que leurs compétences techniques. L'attitude des permissionnaires à l'égard du

personnel ferroviaire est marquée par un regard critique qui va jusqu'au renversement symbolique et ritualisé de l'ordre et de la discipline, permettant l'affirmation des combattants et allant jusqu'à la violence dès que le transport entre en crise à la fin de l'année 1916. Enfin, les critiques portant sur les défaillances logistiques font naître ce qui s'apparente à un discours politique sur le service public dû par l'État aux combattants-citoyens.

[World War I soldiers on leave's attitude toward railwaymen]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

The railway environment was both a tool and an interim stage between the front and the rear guard, between life and death for the military personnel at the front on passes who were given a few days leave after July 1915. This article examines the combatants' perception of railwaymen while on leave from the front, recognizing the soldiers' awareness that these workers, who were by and large mobilised on the job and far from the dangers of combat, were responsible not only for their transport but also for its sub-standard conditions. Rarely appearing in musical revues, songs (with the exception of "the station master's song"), memoirs, or wartime journals, railwaymen are very present in the press that originated at the front, by these workers on controlling and regulating the transport of soldiers on leave are mentioned more often than their technical abilities. The soldiers' attitude toward railway personnel is characterized by a critical stance that symbolically and ritualistically reverses their sense of order and discipline, allowing combatants to affirm their own worth but also leading to violence during the transport crisis that began late in 1916 and continued until the end of the war. Finally, the criticism of logistical breakdowns leads to what resembles a political discourse on the responsibility of the State to provide public service to its citizen-combatants.

• **Les permissionnaires du front face aux cheminots pendant la Première Guerre mondiale. Conclusion**

Antoine Prost, professeur émérite à l'université Paris I – Panthéon-Sorbonne

Ce commentaire insiste sur le fait que cheminots et permissionnaires sont également les victimes de contraintes qui leur échappent. Les dimensions monstrueuses de la « grande » guerre ont créé des problèmes hors de proportion avec les moyens disponibles pour y répondre : ainsi les besoins de transports étaient si considérables que les réseaux ne pouvaient y faire face. La priorité étant donnée aux convois indispensables à la bataille, la lenteur des trains de permissionnaires, leur inconfort étaient

inévitables et plaçaient permissionnaires et cheminots dans un conflit sans issue. Cependant, la ritualisation de leurs rapports relève d'une tradition plus longue. Au rite de passage entre le front et l'arrière, entre la vie militaire et la vie civile, s'ajoute en temps de guerre une fonction cathartique. C'est pourquoi le couple permissionnaire/cheminot, sans enjeu véritable, ne survit pas aux conditions éphémères de sa constitution.

[Front combatants on leave and railwaymen during the Great War:
concluding remarks]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

This commentary maintains that both railwaymen and soldiers on leave were victims of restrictions that were beyond their control. The monstrous proportions of "the great war" created problems that were disproportionate to the means available to solve them: transport requirements were so large that the railway networks could not meet them, and priority was given to convoys that were indispensable in battle. The slow speed of the trains transporting soldiers on leave and their lack of comfort were unavoidable, pitting soldiers on leave against railwaymen in unresolved conflicts. The cathartic function of wartime complemented the rite of passage between the front and the rear and between military and civilian life. For this reason, the odd couple of the soldier on leave and the railwayman, with nothing to bind them together, could not survive the short-lived conditions that created their artificial union.

• **Les mémoires de la résistance des cheminots. L'émergence des premières représentations et leur diffusion par les anciens résistants**

Coralie Immelé, doctorante à l'université Lumière-Lyon 2

Les cheminots résistants ont longtemps été perçus comme les membres d'un groupe professionnel qui avait participé en grand nombre à la Résistance, notamment en sabotant des voies ferrées. Ces images se sont diffusées dans la mémoire sociale dès l'après-guerre, *via* le cinéma et la littérature. Elles sont défendues et entretenues, au moyen de commémorations et de publications, par des personnes morales et physiques, tous acteurs de la mémoire de la résistance des cheminots. Il s'agit ici, dans un premier temps, de présenter, en prenant les exemples de cinq figures emblématiques (les cheminots en général, Pierre Semard, Jean Catelas, Georges Wodli et Louis Armand), la mise en place, durant la clandestinité et à la Libération, des premières composantes de la matrice mémorielle de la résistance des cheminots. Ces éléments matriciels sont, dans un second temps, régulièrement remémorés, entre autres dans les ouvrages des anciens résistants. Les acteurs des mémoires de la résistance des che-

minots ont réussi à hisser et à maintenir les cheminots en bonne place dans le panthéon de la mémoire résistante. La mémoire résistante du groupe professionnel des cheminots est, en ce sens-là, singulière et ne trouve son équivalent dans aucune autre mémoire de la Résistance.

[The collective memory of the railwaymen's resistance. How its fundamental elements were chosen and disseminated by former resistance fighters]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

The railwaymen who joined the French resistance have long been regarded as members of a professional group who participated in this wartime movement in large numbers, especially by sabotaging railway lines. These images permeate the social consciousness of the after war period through film and literature. They have been defended and maintained by commemorative events and publications, by corporate bodies and individuals, all preserving the memory of the railwaymen's resistance efforts. Through the choice of five exemplary figures (railwaymen in general, Pierre Semard, Jean Catelas, Georges Wodli and Louis Armand), we first present the fundamental elements of the template that collectively restores the memory of the railwaymen's resistance. These key elements are then recalled with regularity, for instance, in the work of former resistance fighters. All those who participated in creative the collective memory of the railwaymen's resistance were successful in elevating and keeping these workers in the pantheon of the memory of the resistance. In the case of railwaymen as a professional group, this collective memory is unique and has no equal in any other memory of the resistance.

• **La Résistance des cheminots : images, représentations et mémoires en question(s)**

Gilles Morin, chercheur associé, Centre d'histoire sociale du XX^e siècle

Ce commentaire pose différentes questions : l'histoire de la corporation n'écrase-t-elle pas l'histoire de la résistance des cheminots, c'est-à-dire celle des acteurs ? La mémoire de la Résistance cheminote est-elle originale ? Dans quelle mesure s'inscrit-elle ou se différencie-t-elle de l'histoire générale de la Résistance ? Dans quelle mesure pèse-t-elle sur l'histoire telle qu'elle est écrite aujourd'hui encore ? Alors que la mémoire de la Résistance s'est progressivement effacée depuis les années 1960 du point de vue de la nation, il semble que perdure chez les cheminots un milieu spécifique qui continue à faire vivre la sienne, dans un mouvement où l'histoire scientifique peine à se faire une place.

[The railwaymen's resistance: questioning images, representation and collective memory]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

This commentary raises various questions: is it not true that the history of railwaymen as a professional group outweighs the history of their resistance during wartime? Is the collective memory of the railwaymen's resistance an original memory? To what degree does it subscribe to or differ from the general history of the French resistance? To what extent does it have a bearing on history as it is written today? Whereas the memory of the resistance movement has been gradually erased since the 1960s from the national point of view, railwaymen appear to have created their own long-lasting setting where this memory thrives. It is difficult for intellectual history to compete with such a creation.

- **Les cheminots reflétés aux miroirs de la pub'**

Georges Ribeill, directeur de recherche à l'École nationale des Ponts et chaussées - LATTS

Dès les premières années du XX^e siècle, les cheminots, considérés comme des clients fiables et solvables, sont les cibles de campagnes publicitaires qui leur proposent en particulier chronomètres, vins, mobilier et literie, produits qui se retrouvent constamment dans la presse corporative jusque dans les années 1960-1970. Ces publicités, leurs objets et leurs arguments révèlent comment les cheminots sont perçus par les annonceurs et les fabricants alors même que les compagnies encouragent une économie domestique autarcique et le recours aux économats et coopératives. Ce tissu de références et de pratiques de consommation se défait avec la fin de la société cheminote, amorcée au début des années 1970.

[Railwaymen in advertising]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

From the early years of the 20th century, railwaymen, considered to be reliable and financially solvent consumers, were the target of advertising campaigns that offered them stopwatches, wines, furniture and bed linens. All these products were constantly found in the pages of the guild press until the 1960s and 70s. These advertisements, their products and rhetoric demonstrate the extent to which railwaymen were targeted by advertisers and manufacturers, although their companies encouraged a self-sustaining domestic economy and the use of company stores and co-ops. This fabric of consumer references and practices began to unravel in the early 1970s with the demise of the railwaymen's social order.

- **Filmer les cheminots grévistes : entretiens autour de *Nadia et les hippopotames*** de Dominique Cabrera, co-scénariste Philippe Corcuff, 1999

Dominique Cabrera, réalisatrice ; *Christian Chevandier*, maître de conférences en histoire contemporaine à l'université de Paris I – Panthéon-Sorbonne (histoire) ; *Philippe Corcuff*, maître de conférences de science politique à l'Institut d'études politiques de Lyon ; *Dimitri Vezyroglou*, maître de conférences à l'université de Paris I – Panthéon-Sorbonne (histoire)

Dans cet entretien à quatre voix, trois chercheurs (dont le co-scénariste du film) et la scénariste et réalisatrice de *Nadia et les hippopotames* (1999), explicitent les intentions de ce film de fiction qui met en scène la grève des cheminots de 1995. Après être revenus sur la place et la nature du film politique en France, ils analysent les diverses interprétations qui ont été données au film, en particulier comme représentation du monde cheminot, et leur succession dans le temps.

[How to shoot films of striking railwaymen: A dialogue on *Nadia and the hippopotami* (1999, script-writer D. Cabrera, co-script-writer P. Corcuff)]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

In this interview, three researchers (one of whom is the co-script-writer) and the script-writer and producer of *Nadia and the hippopotami* (1999) explain their goals in making this fictional film about the railwaymen's strike in 1995. After discussing the role and the character of the political film in France, they analyse different interpretations of the film, especially as a representation of the railwaymen's world, and the evolution of these readings of the film over time.

- **Le travailleur de l'automobile au cinéma. Montage-remontage d'un personnage pluriel**

Nicolas Hatzfeld, maître de conférences en histoire contemporaine, université d'Évry-Val d'Essonne ; *Gwenaële Rot*, maître de conférences en sociologie, université de Paris X -Nanterre ; *Alain Michel*, maître de conférences en histoire contemporaine, université d'Évry-Val d'Essonne

Les films qui s'intéressent aux ateliers de fabrication de voitures et à leurs ouvriers, films d'entreprise, de fiction, documentaires ou militants, permettent d'analyser l'évolution des regards portés sur eux. Le corpus réuni par les auteurs est successivement abordé selon trois thèmes : l'évolution au fil du temps des métiers mobilisés par la fabrication, les procédés filmiques utilisés pour montrer les pratiques (cadences, peine au travail, habileté, attachement au travail), la multiplicité des identités des travailleurs, hommes et femmes.

[the automobile factory workers on the screen. Construction and deconstruction of a multiple character]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

As commercial films, fictional films, documentaries or activist films on automobile factories and their workers, all lend themselves to the critical analysis of their changing and mobile points of view. The body of work collected by these authors is approached by way of a triple thematic: trade skills that were activated by manufacturing, film techniques used to represent different practical aspects of labour (work rhythms, on-the-job injury, agility, attachment to one's work), and the multiple identities of men and women workers.

- **Les routiers dans les films français : une image en mutation ?**

Elisabeth Augustyn James, doctorante, université du Havre

Les chauffeurs routiers de marchandises sont présents dans les films de fiction réalisés pour le cinéma diffusés ensuite à la télévision française, ou dans les téléfilms réalisés pour elle. Que le héros du film soit l'homme qui conduit le camion, la route ou le véhicule lui-même, c'est l'image de la profession qu'il révèle et à laquelle il contribue. Une étude plus particulière des films dont le routier est le héros retient 10 œuvres françaises réalisées entre 1942 et 1990. Ces travailleurs de la route peuvent être des petits patrons, entrepreneurs de transport conduisant eux-mêmes, ou des salariés. Leur image évolue pendant cette période : le « type » sympathique, un peu bougon, viril au grand cœur devient peu à peu un homme qui mène une vie décalée, qui éprouve des difficultés à avoir une vie familiale et sociale dans les normes. Solitaire, il n'est jamais syndiqué, même s'il peut agir en concertation avec ses collègues. Enfin, le nombre de films et la fréquence des personnages de routiers diminuent avec le temps : aujourd'hui le public s'identifie moins facilement aux ouvriers et artisans.

[Highway truck drivers in French films: An evolving image]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

Highway truck drivers appear in French fictional films made for general distribution and later shown on French television or in films originally made for TV. Whether the hero of the film is the man driving the truck, the road, or the vehicle itself, these films both expose and contribute to a certain image of this profession. A search for films with truck drivers as their protagonist revealed ten French works made between 1942 and 1990. These drivers could be small-time bosses, entrepreneurs in the transport business who do the driving themselves, or salaried drivers. Their image was transformed during the period in question: the macho but good-hearted "nice guy" who was slightly

grumpy slowly morphed into the man whose life is so out-of-sync that he has problems maintaining a normal family and social life. A loner, he is never a union member although he may participate in activities with co-workers. Ultimately, the number of films and frequency of the truck driver as a character decreased over time. Today it is harder for the viewer to identify with workers and artisans.

- **Un statut dans la République, une position dans la classe ouvrière : les travailleurs de l'État (1897-1951)**

Patrick Mortal, docteur en histoire, université de Lille 3 – Charles-de-Gaulle, (IRHIS)

Les travailleurs de l'État des arsenaux de terre appartiennent comme les cheminots au monde des professions stratégiques. Peu grévistes en 1936, ils sont résistants 5 ans plus tard, et révoqués nombreux après guerre.

Âprement défendu quand il est remis en cause, leur statut s'est substitué aux distinctions corporatives ; ce n'est pas une simple solidarité de métier malgré le rôle des écoles techniques dans la cohésion du personnel, ni un capital d'avantages, ni une simple conséquence du statut d'arsenal. C'est aussi une conscience de statut soutenue par un syndicalisme puissant.

Il s'enracine par la retraite et la carrière au temps de la précarité, le salaire et la promotion dans la société de consommation. Mais sa légitimité est liée à la spécificité de la production des armes. Par suite, ce qui était une force tant que la guerre était le ciment des cités est une faiblesse quand elle en devient le remord et la crainte, que la globalisation anticipe le dépassement des frontières, que se diluent les espaces de souveraineté et de légitimité.

[State workers at land arsenals and their political and social status in the working class]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

Like railwaymen, State workers at land arsenals belong to a group of strategic professions. Less likely to strike than others in 1936, they joined the Resistance five years later were often dismissed after 1945.

Bitterly defended when threatened, their regulations replaced their corporative rights; it was not a question of simple labour solidarity despite their common background at the same professional schools or of an acquired reserve of advantages, nor the simple consequence of having arsenal status. It was also an occupational awareness of regulations that was supported by union power.

These regulations entrenched themselves through retirement and career plans in more precarious times, and through wages and promotions in the current consumer society. Their legitimacy is related to the specificity of the production of weapons. Consequently, what was perceived as strength as long as war led nations to join forces becomes a weakness when it corresponds to guilt and fear, when globalization erases borders, and when sovereignty and legitimacy are weakened.

- **La problématique de l'identité appliquée à la catégorie des chômeurs**

Isabelle Raynaud, doctorante, université du Havre

Alors que les questions d'identité occupent une place centrale dans les sciences sociales, certains groupes sociaux semblent échapper à la logique d'identification. C'est notamment le cas des chômeurs. Ces derniers semblent privés d'identité collective, car ils ne constituent pas un groupe homogène. D'autre part, la catégorie du chômage est elle-même le fruit d'une représentation qui ne coïncide pas toujours, loin de là, avec la représentation que s'en font les chômeurs eux-mêmes. Si le chômage est globalement vécu comme une dévalorisation de soi, les expériences du chômage sont diverses. Ainsi l'identité du chômeur constitue en elle-même une aporie. Enfin, malgré le caractère improbable d'une représentation politique des chômeurs, l'action collective, qui s'est notamment exprimée lors du mouvement de l'hiver 1997-1998 en France, permet de questionner le lien généralement opéré entre mobilisation et identité collectives.

[Identification and identity of the unemployed]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

Although issues of identity occupy a central place in the social sciences, some social groups appear to escape the principles of identification. This is certainly true for the unemployed who seem to lack a collective identity because they are not a homogeneous group. Moreover, the category itself of unemployment is the product of a representation that does not always coincide (far from it) with unemployed persons' own self-image. If unemployment is universally experienced as a devaluation of one's self, the experience of unemployment may be highly diversified. Thus the unemployed person's identity in itself is an aporia. Despite the unlikely nature of a political representation of the unemployed, the solidarity that was expressed during the winter 1997-98 movement in France allows us to question and examine the link that generally exists between activism and collective identities.

- **Mineurs, cheminots, essai d'interrogations comparatives**

Olivier Kourchid, directeur de recherche CNRS, Centre d'histoire sociale, université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne

En comparant mineurs et cheminots, mais aussi mines et des chemins de fer, ce texte entre dans le cadre des travaux comparatifs inter branches, portant sur les représentations et les identités, la production industrielle, le travail, les métiers et les professions. Après avoir exposé les théories et méthodes comparatives et leur adaptation au sujet traité, le texte aborde les domaines de comparabilité, conduisant aux parentés et aux oppositions. Sont examinées d'abord les réalités industrielles et politiques comparées dans le cadre d'entreprises historiques stratégiques devenues nationalisées, à statuts comparables et où charbon et chemin de fer sont étroitement connectés dans l'histoire. Puis sont présentées les réalités professionnelles et sociales et les identités, étudiées à partir des temporalités différentes de la mine et du chemin de fer, en examinant ce que sont les « vrais mineurs » et les « vrais cheminots » (hérité professionnelle, postes-clés dans la division du travail face aux bouleversements techniques et sociaux). Les domaines suivants sont alors abordés : les question de sécurité, les logiques de freinage et de contrôle ; l'identité politique et militante définissant des professions et des luttes emblématiques du militantisme et de la classe ouvrière ainsi que les engagements dans la politique publique. Enfin sont présentées les mobilisations relatives à la mémoire collective : héros et victimes, reconstruction du passé, conservation du patrimoine. Dans tous les cas, même si les mines ont fermé en France et si les chemins de fer perdurent, les parentés l'emportent sur les oppositions.

[Miners and railwaymen, a tentative comparative research]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

This article compares miners and railwaymen, along with coalmines and railroads, using the critical framework of comparative research to examine different branches of industry. It examines representations and identities, industrial production, work, labour, trades and professions. After presenting comparative theories and methods and their critical application to the subject, the article explores areas of comparability, leading to the investigation of like and unlike topics. We first examine industrial and political realities, compared in the context of historical, strategic firms that subsequently became nationalized; these firms share comparable by-laws in an area where coal and railroads are tightly intertwined in history. We then present professional and social realities and identities, examined according to the different temporalities of the coalmine and the railroad, in order to reach a definition of “true miners” and “true railroad men” (professional heredity, key jobs in a division

of labour confronted by technical upheaval and social turmoil). At this point the author investigates questions of safety and security and the principles of braking and control. Political and militant identities define both professions and the symbolic struggles of activism and the working class, as well as involvement in public politics. In conclusion, the article presents mobilisations that are related to collective memory: heroes and victims, the reconstruction of the past, and the preservation of national heritage. In all events, even if mines have been closed in France while railroads continue on, related topics still outweigh differences in this type of comparative analysis.

• **La concurrence tramway-automobile au cours de l'entre-deux-guerres à Paris. Pour une relecture des représentations liées à la disparition des chemins de fer urbains**

Mathieu Flonneau, maître de conférences en histoire contemporaine, université Paris I – Panthéon-Sorbonne, Centre d'histoire sociale du XX^e siècle

Cette contribution a pour but de mettre en évidence les transformations intervenues dans le secteur des transports de surface parisiens au cours de l'entre-deux-guerres. Les archives conservées à la médiathèque de la RATP ont offert le *corpus* de l'analyse de l'évolution des transports publics pendant cette période charnière. Leur gestion compliquée explique bien des « incohérences » des réseaux si souvent relevées. Précisément, cette période offre le témoignage des premiers efforts d'unification et d'exploitation de ces derniers. Dans ce contexte, nous proposons une relecture de la *doxa* sur la fin des tramways à Paris et en banlieue. Les sources, conservées à la préfecture de police et au conseil municipal de Paris, invalident le réquisitoire dressé contre l'automobile et son lobby supposé, tenus pour responsables exclusifs de la disparition de ce mode de transport.

[The tramway-private car competition in interwar Paris. Revisiting the representation of the end of urban railways]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

This contribution seeks to elucidate the transformations of the surface transportation sector in Paris that occurred during the period between the two great wars. The archives preserved at the RATP media centre provided the textual corpus for the analysis of the transformation of public transportation during this period. The complications that resulted from managing this sector are of use in explaining the often-cited “incoherencies” of this network. More specifically, the period offers evidence of the initial efforts to unify the network and make it work. In this context, we suggest a re-reading of the *doxa* on the last

days of the tramways in Paris and its suburbs. Source material preserved at the police prefecture and the municipal council of Paris invalidates the accusations made against the automobile and its presumed lobby which are otherwise held exclusively responsible for the disappearance of this mode of transportation.

- **À propos de quelques représentations répandues du chemin de fer français et de ses agents**

Ariane Verderosa, ancienne journaliste à l'Agence France-press, auteur de *Trains de vies, enquête sur la SNCF d'aujourd'hui*, Paris, éditions Autrement, 2004

La SNCF serait immobile, elle ne bougerait (très peu) que selon ses propres lois, elle ne serait qu'archaïsme... ou que modernité.

Or il semble plutôt que la SNCF fasse coexister mais surtout collaborer l'archaïsme et la modernité, comme on le voit à travers le ballast : on peut inventer un prototype roulant à 1 000 km/h, mais il déraillera si l'on ne sait plus choisir les cailloux de la voie...

Quant à l'immobilisme apparent, il est lié à la permanence des questions que la SNCF doit traiter (sécurité des circulations, viabilité économique, rôle de l'État, statut des agents), mais auxquelles les réponses varient évidemment.

Enfin, on voit bien que la création de RFF, l'équilibrage des comptes ou le « virage client » représentent des évolutions majeures principalement dictées par les exigences de son environnement et les évolutions du contexte. Au total, loin de la forteresse immobile et autiste, elle est chaque jour le fruit d'équilibres mouvants auxquels inconsciemment chacun de nous contribue.

[About some common representations of French railway and railwaymen]
Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

If we are to believe popular opinion, the SNCF is paralysed and only moves (ever so slightly) according to its own laws; it simply exists as a fossil... or as modernity.

Instead it seems that the SNCF not only permits fossilization and modernity to coexist but also enables them to collaborate with each other, as we see from the example of the ballast used on the lines: the SNCF can create a prototype train capable of travelling 1,000 km/hr, but if the proper type of stone is not placed beneath the tracks, the same train will derailed. This apparent paralysis is linked to ongoing issues that the SNCF must address - traffic security, economic viability, the role of the State, and the status of its staff – with obviously mixed results.

Finally, the creation of the RFF, the balancing of accounts, and the new emphasis on customer service all represent major changes that were largely dictated by the SNCF environment and changes in context. In sum, far from being an immobile, autistic fortress, the SNCF renews itself daily as the product of dynamic balances to which each of us contributes unconsciously.

• **La combativité cheminote en question : la grève avortée de novembre 1974**

Alix Ducamp, professeur d'histoire-géographie, académie de Créteil, maître en histoire, université de Paris I – Panthéon-Sorbonne ; *Vincent Bouget*, professeur d'histoire-géographie à Sarcelles (Val d'Oise), maître en histoire, université de Paris I – Panthéon-Sorbonne

Depuis les années 1920, les cheminots bénéficient d'une réputation de combativité dans l'imaginaire collectif de la société française. En novembre 1974, les postiers ont engagé une grève illimitée et générale depuis octobre. La conjoncture laisse penser qu'ils ont tout intérêt à élargir leur mouvement, en premier lieu en direction des cheminots. Un mot d'ordre de grève circule effectivement à la SNCF début novembre 1974, mais le mouvement ne « prend » pas. Il s'agit donc pour nous de comprendre l'image des cheminots qui s'est formée dans la société pendant et à l'issue de la grève des postiers. Cette grève et le mouvement raté qui s'en est suivi à la SNCF ont-ils eu des répercussions sur les représentations de la combativité cheminote ? Comment caractériser les attentes qui se fixent sur les cheminots pendant la grève des postiers ? Et quelles sont les réactions à l'échec d'un mouvement cheminot en novembre 1974 ? Il doit être replacé dans le début du reflux du mouvement ouvrier et de ses organisations politiques et syndicales dans les années 1970 et 1980. Mais si novembre 1974 est une parenthèse, on ne peut pas dire avec certitude que cet épisode ait ébranlé la réputation, la perception de la combativité des cheminots dans la société.

[Railwaymen's combativeness in question: the missed strike of November, 1974]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

Railwaymen have enjoyed a reputation for combativeness in the collective imagination of French society since the 1920s. In November 1974 postal workers were engaged in an unlimited general strike that began in October. The combination of circumstances led one to believe that it was in these workers' best interest to expand their protest, first of all in the direction of railwaymen. The cue to strike circulated through the SNCF in early November 1974, but the movement did not take

hold. We must now seek to understand the image of railwaymen that was created among the French during and after the postal workers' strike. Did this strike and the opportunity to strike that the SNCF later missed have repercussions on representations of the railwaymen's combativeness? What are the characteristics of the expectations placed upon the railwaymen during the postal strike? Did this strike and the opportunity to strike that the SNCF later missed have repercussions on representations of the railwaymen's combativeness? What were the public reactions to the railwaymen's failure to strike in 1974? This lack of action must be seen in the context of the beginning of the reflux of the workers' movement and its political and unionist organizations in the 1970s and 80s. Although November 1974 is a bracketed moment, we cannot say with certainty that this episode shook the reputation and perception of railwayman's combativeness in the eyes of the French.

• *10,000 Black Men named George, un téléfilm sur une grève d'employés des wagons-lits dans l'entre-deux-guerres*

Keith A. Mann, Assistant Professor, Department of History, Cardinal Stritch University Milwaukee

Les années 1920 et 1930 furent, aux États-Unis, celles de l'âge d'or du transport ferroviaire. Depuis les années 1880, la société Pullman y fabriquait des voitures à voyageurs haut de gamme et les louait aux grandes compagnies. Pullman avait formé un corps de serveurs/valets en livrée blanche les « porteurs ». Tous étaient nommés George (en hommage à George Pullman), étaient exclusivement des hommes et étaient tous noirs. *10 000 Black Men named George*, téléfilm de Robert Townsend (né en 1957) produit par la société *Showtime Premium* et diffusé pour la première fois le 24 février 2002, raconte les luttes émancipatrices de ces travailleurs opprimés, tant sur le plan des rapports salariaux que des rapports Blancs/Noirs. C'est cette double oppression de race et de classe qui donne à l'histoire des porteurs sa dimension originale.

[*10,000 Black men named George*, a TV movie about a Pullman's porters strike in the 1930]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

The 1920s and 30s were the golden age of railway transportation in the United States. Beginning in the 1880s the Pullman company manufactured deluxe railway cars for passengers and rented them to railroad companies. Pullman also created a corps of servers/valets in white uniforms who were referred to as "porters." As a nod to George Pullman, all porters were called George; all were black men. Robert Townsend's (born 1957) film for television, *10,000 Black Men named*

George, produced by Showtime Premium and first shown on 24 February 2002, tells the story of these oppressed workers' struggle for emancipation against salary inequities and tense race relations between blacks and whites. This dual oppression of race and class gives the porter's story its uniqueness.

- **Le cheminot en Italie. Image et culture** - Texte traduit de l'italien par *Walter Gennari*

Stefano Maggi, enseignant-chercheur à l'université de Sienne

Au XIX^e siècle l'image la plus significative que l'on avait des cheminots italiens était celle de travailleurs vivant isolés, dans les gares et les maisons de cantonniers, pour la plupart dans des territoires où sévissait le paludisme. Les cheminots italiens ont toujours été très politisés. Au-delà de leur puissant syndicat, ils ont fourni des dirigeants aux partis politiques et aux institutions. Dans l'imaginaire collectif, le cheminot était un socialiste.

Le métier cheminot le plus caractéristique était sans doute celui du mécanicien, qui conduisait la locomotive à vapeur et en assurait les réparations courantes. Afin de souligner son aptitude professionnelle et la délicatesse de son travail, le mécanicien se voyait donner le titre de *maître*, une épithète qui n'appartenait qu'à lui chez les cheminots. La privatisation des *Ferrovie dello Stato* à partir de la fin des années 1980 a changé l'image du travail dans les chemins de fer, qui paraît désormais relever moins de l'homme que de la technique. La restructuration industrielle des chemins de fer a atteint une envergure inégalée dans d'autres secteurs en Italie. En 1987 il y avait 220 000 cheminots, aujourd'hui sont moins de 100 000.

[The Italian railwaymen's image and culture]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

In the 19th century, the most frequent image of Italian railwaymen was that of workers who lived apart from others in stations and trackmen's houses, often in areas where malaria was rampant. Italian railwaymen have always been very politicized, with a strong trade union. Moreover, railwaymen provided leaders to political parties and institutions. The collective imagination took the railwayman for a socialist.

The most typical railwayman's job was that of the engineer who drove the steam locomotive and was responsible for making repairs. To emphasize his professional skill and the importance of his job, the engineer was called "master;" he was the only railwayman to hold this title.

Since the late 1980s the privatization of the *Ferrovie dello Stato* has changed the image of railway work, relying less on humans and more on technology. The industrial reorganization of the railroad has been more

broad-based than in any other Italian industrial sector. In 1987, Italy counted 220,000 railwaymen, but today their number is less than 100,000.

• **Dessine-moi un cheminot. Images, imaginaire et représentations des cheminots belges**

Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, historien

L'analyse des images, photos ou films présentant des cheminots n'a pas encore été faite en Belgique. Cet article présente à titre préliminaire une vision d'ensemble de l'image et l'identité cheminotes belges, premier aperçu d'un champ de recherche resté inexploité. Cependant, des indices convergents nous permettent d'affirmer que l'image belge du cheminot n'est pas très éloignée de l'image française de la même corporation. Nous nous limitons à l'analyse de quelques photographies, qui toutes escamotent les cheminots plus qu'elles ne les dévoilent. Nous voyons ensuite comment l'image de quelques professions cheminotes est récemment entrée dans les publications officielles de la SNCB et évaluons ce qui reste de la mémoire collective, de la création d'identité, de l'esprit d'équipe et de la culture d'entreprise antérieurs dans une société de transports qui s'est scindée, sous la pression de la législation européenne, en trois entreprises distinctes. Dans tous les cas, on peut se demander si la façon de représenter les cheminots transmet une image exacte des hommes et des femmes qui font circuler les trains. L'enseignement final sera de méthode : à défaut d'un *corpus* riche de grandes séries, il faut utiliser des sources nouvelles pour construire une image dont la cohérence sera finalement plus ou moins assurée.

[‘Please, draw a railwayman for me’. Images, symbols and representation of Belgian railway persons]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

The critical analysis of Belgian photographs or film images of railwaymen remains to be done. To that end, this article is a preliminary study that presents an overview of the image and identity of the Belgian railwayman, a first step into a relatively unexplored research field. Converging information leads us to confirm that the Belgian image of the railwayman is quite similar to the image of his French counterpart. We have limited our study to the analysis of a few photographs that all tend to camouflage the railwayman more than reveal his identity. We then see how the image of a few of the railwayman's occupations have been adopted in official SNCB publications and evaluate the remnants of their pre-existing collective memory, creation of identity, team spirit and business culture as employees of a transportation firm pressured by European legislation to divide itself into three different companies.

One might ask if the way railwaymen are represented conveys an accurate image of the men and women who actually make the trains run. The final lesson concerns methodology: in the absence of a rich and abundant collection of material, we must turn to new sources before constructing a definitive image that is more or less reliable.

• **Les réactions syndicales à la libéralisation du rail entre 1991 et 1996 : une comparaison franco-allemande**

Nadia Hilal, ATER en science politique à l'université de Rouen

Pour la première fois dans leur histoire, tous les salariés du rail en Europe se sont trouvés en 1991 liés par un texte commun, la directive européenne 91/440, alors que le cadre national et le monopole public semblaient la règle dans tous les États depuis 1945. Ce début d'unification de politiques nationales pouvait constituer un point de départ pour le rapprochement syndical. Or une analyse des réactions syndicales, de 1991 à 1996, nous montre des lectures radicalement opposées des enjeux communautaires. Les divergences culturelles et idéologiques ont conduit à des appréciations et à des stratégies souvent inconciliables. D'un côté, les organisations françaises, belges, luxembourgeoises, italiennes, portugaises ou grecques ont insisté sur les effets négatifs de la future libéralisation. De l'autre, les organisations allemandes, néerlandaises, danoises ou espagnoles se sont résolues à considérer la réforme proposée comme inéluctable. Elles ont alors donné leur assentiment à la refonte du rail en négociant le passage à la libéralisation au mieux des intérêts des salariés. Ces deux stratégies opposées ont rendu impossibles pendant plusieurs années les rapprochements des points de vue syndicaux sur la politique communautaire et les logiques de stigmatisation réciproque et de concurrence entre les positions syndicales nationales ont fait de chacun un obstacle à la stratégie de l'autre.

[Union reactions to railway deregulation from 1991 to 1996: The French and the German case compared]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

For the first time in their collective history, all salaried railway employees in Europe found themselves united by a common text, the European directive 91/440. Until then the national framework and public monopoly had seemed to be the decisive powers in all countries since 1945. As a first step toward the unification of heterogeneous national politics, the directive could have been a starting point for the reconciliation of union differences. But the analysis of union reactions from 1991 to 1996 reveals readings that are radically opposed to the issues of the European Community. Cultural and ideological differences

led to evaluations and strategies that were often irreconcilable. French, Belgian, Luxemburger, Italian, Portuguese, and Greek organisations emphasized the negative aspects of the proposed liberalisation, whereas German, Dutch, Danish, and Spanish organisations resolutely saw the proposed reform as inevitable. The latter gave their consent to a recasting of the railway by negotiating a turn toward liberalisation that was in the best interests of salaried employees. These two conflicting strategies made it impossible to reconcile divergent unionist stances regarding Community politics for years; arguments based on reciprocal stigmatisation and competition between varying national union positions made each an obstacle to the other's strategy.

- **Conclusions**

Christian Chevandier, maître de conférences en histoire contemporaine à l'université de Paris I – Panthéon-Sorbonne

En conclusion du volume qu'il a dirigé, Ch. Chevandier met en perspective les diverses contributions. De l'ensemble identitaire bâti sur une multitude d'héritages, les images et représentations des cheminots ne sont qu'un élément. Elles sont pourtant essentielles à cette identité. Reprenant les trois temps du séminaire – Images de cheminots : saisir des hommes, saisir un groupe ; la vue de l'autre : construction exogène d'une représentation ; la vue de soi : construction endogène d'une identité –, étayés sur une multitude de références et d'analyses d'images et de représentations, l'auteur avance des hypothèses et développe des points significatifs qui ouvrent des pistes à des travaux futurs.

[Concluding remarks]

Résumé traduit du français par *Kenneth Berri*

At the end of the volume, Ch. Chevandier, its editor, assesses each contribution from a critical perspective. Images and representations of railwaymen are only one element of a collective identity that is built on a widely diversified heritage, but they are a necessary element for the reconstruction of this identity. Summarizing the three stages of the seminar – Images of railwaymen: identifying men, identifying groups; seeing the Other: an extrinsic construction of identity; seeing oneself: an intrinsic construction of identity – and reviewing a rich body of images and literature, the author presents hypotheses and develops important points that pave the way for future research and study.