



**HAL**  
open science

## Les cheminot.es et les migrations au Pays basque : enjeux quotidiens et pouvoir décisionnaire

Bénédicte Michalon, Thomas Sommer-Houdeville

### ► To cite this version:

Bénédicte Michalon, Thomas Sommer-Houdeville. Les cheminot.es et les migrations au Pays basque : enjeux quotidiens et pouvoir décisionnaire. Lendaro Annalisa. Gouverner les exilé.e.s aux frontières. Pouvoir discrétionnaire, résistances, controverses, Éditions du Croquant, pp.107-130, 2024, 9782365124263. halshs-04377406v2

**HAL Id: halshs-04377406**

**<https://shs.hal.science/halshs-04377406v2>**

Submitted on 21 Aug 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Les cheminot.es et les migrations au Pays Basque : enjeux quotidiens et pouvoir décisionnaire

Bénédicte Michalon, Thomas Sommer Houdeville

Paru dans : Lendaro Annalisa (coord.), 2024, *Gouverner les exilé.e.s aux frontières. Pouvoir discrétionnaire, résistances, controverses*, Vulaines sur Seine, Editions du Croquant, pp. 107-130.

Version auteurs, avant édition finale.

Dans la nuit du 11 au 12 octobre 2021, quatre personnes étaient percutées par un train express régional (TER) en provenance de Hendaye, à proximité de la gare de Saint-Jean-de-Luz – Ciboure. Trois d’entre elles décédaient, une autre était grièvement blessée ; toutes furent rapidement identifiées comme des « exilés » ou des « réfugiés » et l’enquête policière chercha d’emblée à comprendre pourquoi ils étaient allongés sur les voies à l’heure à laquelle le train passait. Cet accident mortel, inscrit dans une succession d’accidents du même type aux frontières avec l’Italie et la Grande-Bretagne, révélait des géographies particulières. Celle des mort-es étranger-es à proximité des frontières de la France, victimes de la fermeture du pays à certaines catégories de population. Celle aussi d’un univers jusqu’alors peu lié au durcissement des contrôles migratoires : le chemin de fer. Le déclenchement de la guerre de la Russie contre l’Ukraine et le positionnement de la compagnie ferroviaire en faveur de la gratuité du voyage sur son réseau des Ukrainien·nes en exil - également adopté par de nombreuses compagnies ferroviaires en Europe - ont contribué à attirer les regards vers la sensibilité de l’enjeu migratoire dans le transport ferroviaire, eu égard à la discrétion habituelle des compagnies de ce secteur dans les crises humanitaires et migratoires, eu égard aussi à la dissonance extrême de cette décision avec tous les accidents tragiques liés aux obstacles dressés à d’autres exilé-es dans les transports ferroviaires.

De fait, les décès de personnes en migration en France surviennent fréquemment lors des parcours et plus particulièrement lors des déplacements. Les moyens de transports et tous et toutes les professionnel·les qui les mettent en œuvre se trouvent dès lors face à une problématique qui leur est à l’origine extérieure : les contrôles migratoires. Comment ces professionnel·les rencontrent-ils/elles la mise en œuvre de la politique migratoire de l’État français dans l’exercice de leur métier ? Comment agissent-ils/elles face à l’émergence de la question migratoire dans leur champ professionnel et pourquoi ? Ces questions guident la présente réflexion sur la place des transporteurs dans le gouvernement des exilé-es, avec pour cas d’étude le travail des cheminot-es au Pays Basque nord<sup>1</sup>.

L’intérêt pour le chemin de fer résulte également du manque de connaissances relatives aux impacts des contrôles migratoires contemporains sur ce secteur des transports. Les travaux existants portent en effet avant tout sur l’aviation, qui a été, comme les transports maritimes

---

<sup>1</sup> Les appellations « Pays Basque nord » et « Pays Basque sud » sont utilisées au Pays Basque pour désigner les parties situées respectivement sur le territoire de l’État français et sur celui de l’État espagnol. Nous les utilisons pour rendre compte du caractère socialement peu signifiant des frontières étatiques dans les représentations et actions d’une grande partie des habitant-es, dont les cheminot-es. Pour l’État français, le Pays Basque nord correspond au territoire administré par la Communauté d’Agglomération du Pays Basque (CAPB).

au demeurant, contrainte d'effectuer des contrôles des papiers d'identité et documents de voyage des passager-es dès 1944<sup>2</sup>, obligation renouvelée et étendue à la fin des années 1980<sup>3</sup>. Ce type de pression a été déployé à l'ensemble des moyens de transport (routiers, maritimes, ferroviaires) à la fin des années 1990 et au début des années 2000, à la confluence de logiques de privatisation des moyens de transport, d'émergence d'enjeux sécuritaires propres aux espaces de transport et de renforcement des contrôles migratoires<sup>4</sup>. Les transports se trouvent donc dans une situation de délégation d'une prérogative régaliennne. La présente analyse s'appuie ainsi sur l'approche élargie du pouvoir discrétionnaire retenue dans ce livre, qui ouvre la notion au-delà des acteur-es de l'État pour y intégrer d'autres catégories d'acteur-es qui se trouvent, parfois malgré elles et eux, impliqués dans la mise en œuvre d'une politique publique<sup>5</sup>.

Par ailleurs, la thématique migratoire dans le secteur ferroviaire vient percuter un cadre contraint. Les différentes réformes managériales et structurelles provoquées par la privatisation puis l'ouverture à la concurrence de ces transports, le tout sous l'égide de l'imposition d'une logique gestionnaire au détriment de la mission de service public<sup>6</sup>, introduisent des transformations radicales des pratiques de travail, puis des rapports hiérarchiques, qui sont aujourd'hui au centre des difficultés que décrivent nos enquêté-es dans leur travail quotidien, et qui influencent leur positionnement face aux enjeux migratoires.

Notre propos visera à exposer comment l'enjeu migratoire émerge « par le bas », dans le quotidien des cheminot-es, et non par une politique impulsée par l'entreprise ferroviaire. Cette configuration dote *de facto* ainsi les agent-es d'un « pouvoir décisionnaire » (voir Lendaro, introduction de ce livre) face aux personnes en migration : un pouvoir exercé en situation et issu des arbitrages que les cheminot-es se doivent d'opérer face aux différents dilemmes auxquels ils/elles sont confronté-es.

Les données ici mobilisées proviennent de deux enquêtes qualitatives menées par les auteur-es dans les espaces ferroviaires du Pays Basque nord lors de séjours répétés en 2020, 2021 et 2022. L'un des auteur-es a principalement interrogé des personnels des métiers dits « roulants » (conducteur-es, contrôleur-es), l'autre a rencontré des représentant-es des métiers dits « au sol » (guichetier-es, agent-es d'escale, aiguilleur-es) ainsi que des agent-es de fret de la principale compagnie ferroviaire française - une trentaine d'entretiens au total. Nous avons

---

<sup>2</sup> William Walters, Clara Lecadet et Cédric Parizot « Air Deportation: (In)Visibility, Power and Resistance », *antiAtlas*, n° 5, 2022, accessible sur <https://www.antiatlas-journal.net/05-walters-lecadet-parizot-air-deportation-in-visibility-power-and-resistance>

<sup>3</sup> Virginie Guiraudon « Logiques et pratiques de l'État délégué : les compagnies de transport dans le contrôle migratoire à distance. Partie 1 », *Cultures & Conflits*, n° 45, 2002, accessible sur <http://journals.openedition.org/conflits/771> ; Kristenn Le Bourhis, *Les transporteurs et le contrôle des flux migratoires*, Paris, L'Harmattan, 2001.

<sup>4</sup> Olivier Clochard « Enfermés à bord des navires de la marine marchande », *Annales de géographie*, vol. 702- 703, n° 2- 3, 2015, p. 185- 207 ; Camille Guenebeaud « “Nous ne sommes pas des passeurs de migrants” : le rôle des transporteurs routiers et maritimes dans la mise en œuvre des contrôles à la frontière franco-britannique », *Lien social et Politiques*, n° 83, 2019, p. 103- 122 ; Paloma Maquet et Julia Burtin « Les passagers clandestins sur les navires de marine marchande : de la gestion d'un événement à la production d'un risque », *L'Espace Politique*, vol. 16, n° 1, 2012, accessible sur <http://journals.openedition.org/espacepolitique/2279> ; Paloma Maquet, « Passages clandestins, les assureurs s'en mêlent », *Plein Droit*, vol. 2, n° 101, 2014, p. 19- 22.

<sup>5</sup> Pierre-Édouard Weill « Quand les associations font office de street-level bureaucracy. Le travail quotidien en faveur de l'accès au droit au logement opposable », *Sociologie du Travail*, vol. 56, n° 3, 2014, p. 298- 319.

<sup>6</sup> Laurent Quessette « Quel service public ferroviaire en France au XXIe siècle ? A propos de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire », in Hervé Champin, Jean Finez et Alexandre Largier (dir.), *La SNCF à l'épreuve du XXIe siècle. Regards croisés sur le rail français*, Bellecombe-en-Bauges, Edition du Croquant, 2021, p. 59- 73.

également effectué une vingtaine d'heures d'observation dans les principales gares et une dizaine d'heures dans les TER du territoire et les TGV de l'axe Hendaye-Bordeaux-Paris.

Nous avons accédé aux enquêté-es principalement par la voie syndicale, *via* des contacts avec deux syndicats de l'entreprise. Cette entrée a nécessairement orienté le type de discours recueilli et de pratiques observées parce que l'activité syndicale demeure bien présente dans cette entreprise<sup>7</sup> et parce que les cheminot-es appartenant à ces deux syndicats ont généralement, et au Pays Basque en particulier, une position plutôt favorable aux exilé-es et défavorable aux contrôles migratoires. Cela incarne localement la prégnance des valeurs de « solidarité » et d'« égalité » ainsi que d'opposition à l'extrême-droite défendue à l'échelle nationale<sup>8</sup>. Les convictions des agent-es syndiqué-es et les affinités personnelles entre collègues ont agi comme un filtre qui nous a orienté-es en direction de personnes se positionnant plutôt contre les contrôles migratoires. Un éventuel effet de censure dans les discours et une volonté de ne pas dévoiler d'éventuels positionnements favorables aux contrôles sont également à prendre en considération.

Pour étoffer notre panel d'enquêté-es et atténuer les effets de l'entrée syndicale, nous avons mobilisé des contacts personnels au Pays Basque dans le milieu ferroviaire et en dehors de celui-ci (notamment avec des « défenseur-es de la cause » des exilé-es), et dans le milieu ferroviaire hors Pays Basque. Cependant, de par l'effet « boule de neige », notre contribution ne porte que de manière marginale sur les cheminot-es qui n'hésitent pas à jouer le rôle d'auxiliaires des forces de police par conviction idéologique ou du fait d'une certaine interprétation des règles de sécurité et de sûreté<sup>9</sup>.

Le propos abordera d'abord les réformes structurelles et managériales de l'entreprise ferroviaire qui modifient les conditions de travail et encadrent la formulation des enjeux migratoires. Le contexte du Pays Basque nord sera ensuite analysé : le renforcement des contrôles aux frontières s'y traduit par un renforcement des contrôles sur les réseaux de transport. Dans ce contexte, et de manière paradoxale peut-être, l'enjeu migratoire émerge dans le quotidien des cheminot-es, et non d'une politique de l'entreprise ; ce sera explicité dans une troisième partie. Enfin, une quatrième partie portera sur le pouvoir décisionnaire des agent-es face aux migrations et expliquera comment ils/elles agissent au regard de différents dilemmes moraux.

## **1. Réformes de l'entreprise ferroviaire et transformation des conditions de travail**

Depuis plus d'une vingtaine d'année la société ferroviaire a été soumise à des réformes destinées à inscrire l'entreprise publique dans un processus de *marchéisation* et de financiarisation, et à permettre sa « mise en concurrence », la « mise en marché des tarifs », et « la rentabilité érigée en valeur cardinale de l'entreprise »<sup>10</sup>. Dans ce cadre, la réforme de 2018 sur « un nouveau pacte ferroviaire » est venue parachever « la fin de la conception française du service public ferroviaire »<sup>11</sup>.

Ces réformes mettent les agents aux prises avec des changements structurels majeurs qui modifient leurs conditions de travail. En 2020, l'entreprise a été restructurée en différentes entités composée d'une maison mère, la société ferroviaire, société anonyme à capitaux

---

<sup>7</sup> Dominique Andolfatto et Marnix Dressen « Nouvelles règles de représentativité syndicale et de négociation collective à la SNCF », *Travail et Emploi*, n° 131, 2012, p. 75- 88.

<sup>8</sup> Julian Mischi, « Cheminots et cégétistes : s'engager au nom du collectif », *Savoir/Agir*, vol. 22, n 4, 2012, p. 51- 59.

<sup>9</sup> Afin de préserver l'anonymat de nos enquêté-es, les noms de personnes et de lieux sont modifiés.

<sup>10</sup> Pierre-André Juven et Benjamin Lemoine, « Le marché sur de bons rails. Découpages comptables et chantage à la dette à la SNCF », *Revue française de socio-économie*, 2017, n° 2, p. 9-17.

<sup>11</sup> Laurent Quessette, *op.cit.* , p. 65.

publics, de cinq filiales en Sociétés Anonymes et de leurs sous-filiales. La reconfiguration des chaînes hiérarchiques au sein de ces nouvelles structures, la segmentation des métiers et le renforcement des intérêts particuliers bouleversent les manières de travailler dans une entreprise fortement marquée par l'esprit de corps et de solidarité. Ces restructurations fragmentent les lieux de travail, de repos, de prise de poste et donc les possibilités de créer du lien entre cheminot·es. La segmentation de plus en plus forte de ce milieu professionnel et ses effets sur les relations entre agent·es a été évoquée par tous et toutes nos interlocuteur·rices. Elle a pour autre effet de compliquer la formulation et la transmission d'une ligne politique et collective sur un sujet donné, par exemple les migrations.

Par ailleurs, la rationalisation libérale et ses formes de management (externalisation, investissements différés, restructuration et suppression de postes, fin du statut) est largement mise en œuvre. La succession des réformes a demandé aux cheminot·es « un effort de productivité sans précédent »<sup>12</sup>. Selon les syndicats de l'entreprise, l'effort de productivité s'est accompagné d'un plan social important, concentré notamment sur les personnels dits « sédentaires » (agent·es d'escaliers et guichetier·es), l'effectif total des salarié·es de l'entreprise passant de 159 700 agent·es à 150 774 entre 2017 et 2020. Les réductions d'effectifs ont notamment pour effet de compliquer les relations avec la clientèle ; elles s'accompagnent en outre d'une informatisation et d'une automatisation de certaines activités qui réduisent encore les contacts à la clientèle et accroissent le contrôle des voyageurs, par exemple *via* la délivrance de billets nominatifs.

Cette transformation radicale de l'entreprise et de l'environnement de travail est synonyme de violence et de mal-être pour nombre des salarié·es rencontré·es. Les « injonctions gestionnaires »<sup>13</sup>, la transformation du « service public ferroviaire » en entreprise marchande et sous contrainte comptable, rendent plus éprouvantes les conditions de travail. Beaucoup ressentent ces transformations comme le prélude à la fin du monopole de l'entreprise publique et à une possible privatisation. Dans ce cadre, l'externalisation de l'entretien des voies, le sous-investissement dans la maintenance des machines et des voies, mais aussi la course à l'autonomisation des trains remet notamment en cause le principe de sécurité, constitutif de l'ethos cheminot. Pour les « roulant·es », la mise en place des trains EAS (Équipement Agent Seul) sur les lignes TER décidés par un grand nombre de conseil régionaux<sup>14</sup>, préfigure un changement radical du métier et de l'organisation de la sécurité opérationnelle des trains. En effet, ces trains semi-autonomes ont la possibilité de rouler avec un·e seul·e agent·e à bord, le ou la conducteur·rice. Ainsi, en une quinzaine d'années, un grand nombre de TER sont passés de trois agent·es, un·e conducteur·rice, un·e contrôleur·se chef de bord et son adjoint·e, à seulement deux, un·e conducteur·rice et un·e chef·fe de bord,

---

<sup>12</sup> Jean Finez et Laurent Quessette « Une histoire du rail bouclée ? Concurrence, dette et statut cheminot au prisme du « nouveau pacte ferroviaire » », in Hervé Champin, Jean Finez et Alexandre Largier (dir.), *La SNCF à l'épreuve du XXI<sup>e</sup> siècle. Regards croisés sur le rail français*, Bellecombe-en-Bauges, Edition du Croquant, 2021, p.99.

<sup>13</sup> Céline Gabarro, *L'attribution de l'aide médicale d'Etat (AME) par les agents de l'Assurance maladie : entre soupçon de fraude, figures de l'étranger et injonctions gestionnaires*, Thèse de sociologie, Université Sorbonne Paris Cité, 2017.

<sup>14</sup> En 2019, 99% des RER et 75% des TER circulant en métropole étaient en EAS, tandis que 11 régions sur 13 avaient commencé à expérimenter totalement ou partiellement des trains EAS avec un·e seul·e agent·e à bord, le conducteur. En Occitanie, dans les Hauts de France, en Normandie, Nouvelle Aquitaine, etc. sont expérimentées des lignes en « Accompagnement Non Systématique », c'est-à-dire que les TER roulent avec ou sans contrôleur·e en fonction des nécessités de service. En Nouvelle Aquitaine, des lignes de TER avec un·e seul·e agent·e à bord sont mises en circulation depuis 2019 (Bordeaux-Arcachon, Bordeaux-Libourne, Bordeaux-Langon). Dans la Communauté d'Agglomération Pays Basque (CAPB) les lignes TER conservent un·e contrôleur·se et un·e conducteur·rice dans chaque train.

puis à un·e seul·e, un·e conducteur·rice qui conduit le train. A l'heure actuelle seuls des TER sont mis en EAS ; mais la crainte est grande chez nos enquêté·es qu'ils s'étendent aux Intercités et aux TGV. Les contrôleur·ses craignent la disparition de leur métier, tandis que les conducteur·rices sont déjà ou redoutent de se trouver seul·es à bord, responsables de leur machine et de leurs passagers.

Pour la majorité de nos enquêté·es, ces transformations radicales de l'entreprise et de ses métiers viennent remettre en cause leur ethos professionnel, c'est-à-dire un ensemble de valeurs communes intériorisées<sup>15</sup> qui sert de guide aux pratiques et qui définit et valorise l'appartenance au statut de cheminot. D'abord, l'attachement au service public, dans une entreprise, monopole d'État, qui a longtemps fonctionné comme « une quasi administration » et considérée comme un des éléments constitutifs du pacte républicain<sup>16</sup>. Comme pour d'autres corps de la fonction publique<sup>17</sup>, les principes de justice et d'égalité, l'engagement et le don de soi, le respect des règles et des procédures, sont les valeurs que nos enquêté·es mettent en jeu lorsqu'ils/elles décrivent leur métier. Des valeurs auxquelles il faut ajouter l'attachement à la sécurité des usager·es et agent·es de la compagnie ferroviaire, et l'appartenance à un corps de métier qui s'est construit autour d'un esprit de solidarité affirmé. C'est ce système de valeurs positives que nombre de nos enquêté·es, le plus souvent syndicalistes, considèrent comme attaqué et qu'ils/elles tentent de défendre au jour le jour.

Tous nos entretiens avec les travailleur·ses du rail mettent en avant la transformation radicale de l'environnement de travail, des pressions diverses, du sentiment de perte de sens, voire du mal-être au travail. Cependant, certaines de ces réformes- l'éclatement des structures d'encadrement, la réduction du personnel, l'informatisation et l'automatisation de certaines activités, l'accroissement de certaines modalités de contrôle des voyageur·ses- ont aussi des répercussions sur la relation directe qu'entretiennent les agent·es de la compagnie ferroviaire avec les personnes en situation de migration.

## **2. Les réseaux de transport au cœur du renforcement des contrôles à la frontière**

Pendant les années 2010 la frontière avec l'Espagne est peu médiatisée et moins sujette à la politique répressive de l'État français que d'autres espaces frontières tels le Calais ou la frontière franco-italienne. Mais cette situation évolue à partir de 2018. La présence d'exilé·es augmente significativement au Pays Basque nord et elle devient une question sociale dont la mise sur agenda<sup>18</sup> apparaît aussi urgente qu'à Calais ou Vintimille. Ici, l'enjeu est celui du « transit » : la grande majorité des exilé·es sont réputé·es ne pas vouloir rester au Pays Basque, ce qui place les moyens de transport au cœur de la question migratoire.

En novembre 2018, l'ouverture du centre de transit Pausa par la mairie de Bayonne et la CAPB, contre l'avis de l'État français, fait grand bruit. Elle marque l'inscription durable du fait migratoire sur le territoire du Pays Basque nord et la structuration d'un contexte social et politique singulier autour de la question des exilé·es. Sur ce territoire, contrairement à ce qui se passe à d'autres frontières comme dans les Alpes Maritimes, où la question est extrêmement clivante, il existe un consensus minimal sur la nécessité d'une politique alternative aux mesures répressives de l'État. Ainsi, l'ensemble des élu·es de la CAPB -

---

<sup>15</sup> Pierre Bourdieu, *Questions de sociologie*, Paris, Éditions de Minuit, 1984.

<sup>16</sup> Jean Finez et Laurent Quessette, *op.cit.*, p. 103.

<sup>17</sup> James L. Perry « Measuring public service motivation: an assessment of construct reliability and validity », *Journal of Public Administration Research and Theory*, Vol.6, n°1, 1996, p. 5-23; Annie Hondeghem et Wouter Vandenaabeele « Valeurs et motivations dans le service public: perspective comparative ». *Revue française d'administration publique* n°3, 2005, p. 463-479.

<sup>18</sup> Patrick Hassenteufel « L'analyse de la construction et de la mise sur agenda des problèmes publics », in Hassenteufel Patrick (dir) *Sociologie politique : l'action publique*. Armand Colin, 2011, p. 43-64.

depuis la droite républicaine jusqu'à la gauche abertzale<sup>19</sup> - ont voté pour l'ouverture et le financement du centre de transit<sup>20</sup>. Les organisations et collectifs portant la cause des exilé·es bénéficient d'un ancrage populaire important et du soutien de nombreuses institutions locales et de municipalités<sup>21</sup>.

Cependant, si à Bayonne le centre Pausa et une partie de la ville bénéficient d'un *modus vivendi*<sup>22</sup> permettant aux exilé·es de trouver un abri sûr pour quelques jours avant de repartir vers leur prochaine destination, le reste du territoire devient un espace de contrôle et de traque des exilé·es par l'État français. La question du transport et la « sécurisation » du parcours des exilé·es depuis la frontière jusqu'à Bayonne (environ 40 km), puis vers le reste de l'Europe, devient un enjeu pour leurs soutiens.

Au début 2021, le président de la République annonce un renforcement des contrôles à la frontière franco-espagnole justifié par des raisons sanitaires et la lutte contre le terrorisme. L'État renforce les dispositifs de contrôle sur l'ensemble des réseaux de transport en zone frontalière et en direction du reste de la France. Cette politique répressive s'applique particulièrement sur les axes ferroviaires du territoire<sup>23</sup> (les grandes lignes Hendaye-Bayonne-Bordeaux-Paris, mais aussi sur les intercités Bayonne-Toulouse et les réseaux de TER locaux). En effet, si aucun train de voyageur·ses de la compagnie ferroviaire française ou de la RENFE ne traverse la frontière côté Basque<sup>24</sup>, le rail reste le moyen le plus rapide et le plus sûr, une fois celle-ci franchie, pour relier Bayonne ou le reste du territoire français.

En dépit de l'absence de données exhaustives et publiques sur le renforcement des contrôles<sup>25</sup>, ceux-ci ont des effets bien réels. Les exilé·es sont contraint·es d'emprunter des voies de plus en plus dangereuses. Ainsi, ils/elles tentent de passer la Bidassoa, frontière fluviale séparant Irun (Espagne) et Hendaye (France) réputée pour sa dangerosité. Depuis janvier 2021, neuf personnes sont mortes noyées dans ses eaux. D'autres marchent le long des rails pour échapper aux contrôles policiers, ce qui a été à l'origine de l'accident de Saint-Jean-de-Luz d'octobre 2021 évoqué en introduction.

Cela a des conséquences directes sur les conditions de travail des cheminot·es, confronté·es à la présence des exilé·es qui tentent de rejoindre leur destination et des forces de l'ordre qui les traquent. Un de nos enquêté·es décrit cette sur-présence policière inédite et écrasante :

---

<sup>19</sup> Abertzale signifie « patriote » en Basque. On se revendique Abertzale et on appartient au mouvement Abertzale qui réclame l'indépendance ou l'autonomie et l'unité du Pays Basque nord et sud. Aujourd'hui différents partis politiques représentent ce mouvement au Pays Basque nord, la majorité étant située à gauche de l'échiquier politique et rassemblés au sein de la coalition Euskal Herria Bai.

<sup>20</sup> Procès-verbal de la séance du conseil communautaire du 9 novembre 2019, CAPB, 2019. [https://www.communaute-paysbasque.fr/fileadmin/user\\_upload/mediatheque/Documents/Deliberation\\_conseil/Seance\\_du\\_22\\_fevrier\\_2020/OJ\\_01\\_PV\\_CC\\_du\\_09.11.2019.pdf](https://www.communaute-paysbasque.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/Documents/Deliberation_conseil/Seance_du_22_fevrier_2020/OJ_01_PV_CC_du_09.11.2019.pdf)

<sup>21</sup> Annalisa Lendaro et Thomas Sommer-Houdeville « Sanctuary cities in Francia? L'accoglienza dei migranti nel Paese basco », *Mondi Migranti*, n°3, 2021, p 65-87.

<sup>22</sup> Nous reprenons les mots du maire de Bayonne à propos des relations entre Pausa et les représentants de l'État français (entretien avec Jean-René Etchegaray, juin 2019).

<sup>23</sup> Elle s'applique aussi sur les lignes de bus qui relient les localités du territoire à Bayonne et au-delà.

<sup>24</sup> La frontière entre l'Espagne et la France se traverse soit par le TOPO (navette ferroviaire qui relie les grandes agglomérations du Pays Basque sud à Hendaye), soit par la route.

<sup>25</sup> Il n'existe pas, à notre connaissance, de chiffres officiels portant sur les contrôles transfrontaliers à la frontière Basque sur la période 2019-2021. Cependant, la Ministre de la Citoyenneté de l'époque, Marlène Schiappa, a annoncé lors d'une session du Sénat que les « non-admissions » aux frontières terrestres avaient augmentés de 220 % durant les 3 premiers mois de l'année 2021, ce qui correspond d'ailleurs au renforcement des contrôles au niveau de la frontière franco-espagnole et au doublement des effectifs de police, gendarmes et militaires de l'opération Sentinelle. Voir Anafé, *Contrôles migratoires à la frontière Franco-Espagnole : Entre violations des droits et luttes solidaires. Observations des pratiques des forces de l'ordre et des initiatives locales d'accueil des personnes exilées (2019-2022)*, Projet CAFI, Paris, 2023 [https://www.lacimade.org/wp-content/uploads/2023/05/20230509\\_CAFI\\_NoteAnalyse\\_WEB.pdf](https://www.lacimade.org/wp-content/uploads/2023/05/20230509_CAFI_NoteAnalyse_WEB.pdf).

« Je sors du boulot, je pars de Hendaye. Il y a des flics à la gare [...] c'est la folie. Ils ont mis une voiture de flics, en hauteur au milieu des rails. [...] Il y a des flics qui sont sur le pont qui a été grillagée, celui de la Bidassoa. Ils ont mis des barres et des grillages. [...] Après [...] je croise tout le temps des voitures de flics et quand j'arrive à la partie Behobie, qui est bloquée aussi par des dispositifs, donc ça fait quand même encore du monde. Là, c'est des CRS et t'as un 2<sup>e</sup> rond-point, [...] ils ont mis des gendarmes ! [...] Quand je suis dans le train au boulot, des fois c'est n'importe quoi [...] on a compté une fois... ils étaient quatorze. » (Contrôleur 1, mai 2021).

A l'instar de cet enquêté, plusieurs agent·es ont expliqué avoir commencé à se questionner sur les contrôles migratoires en voyant la présence policière s'intensifier dans la proximité immédiate de leur lieu de travail. La présence d'équipages de la PAF stationnés en permanence sur une plateforme désaffectée sur les rails en face du poste d'aiguillage en gare d'Hendaye, ou la présence quasi permanente d'équipages de la gendarmerie et de la police nationale postés et patrouillant en gare ont particulièrement attiré leur attention.

Comme sur d'autres frontières, le renforcement des contrôles n'est homogène ni dans le temps ni dans l'espace. A partir de 2022, nos observations et entretiens indiquent une baisse relative de la présence policière par rapport à 2021. D'autre part, les contrôles sur les axes de circulations changent en fonction des stratégies de traque des forces de l'ordre et de celles d'évitement des exilé·es.

### **3. Les migrations au prisme du travail quotidien des cheminot·es**

Les effets du renforcement des contrôles à la frontière se manifestent dans le secteur ferroviaire en tout premier lieu par l'émergence de la thématique migratoire dans les activités professionnelles quotidiennes des cheminot·es.

Dans les gares, les cheminot·es voient émerger celle-ci de manière immédiate. Les métiers qui relèvent du contact et des services aux voyageur·es - guichetier·es et agent·es d'escale - peuvent en effet être en interaction directe avec des personnes en migration. Ces interactions s'inscrivent dans le cadre des services à la clientèle, pensés et mis en œuvre pour l'ensemble du public et non spécifiquement pour les exilé·es. La vente de billets aux guichets est emblématique de la manière dont la politique commerciale de l'entreprise fait émerger l'enjeu migratoire : en effet, les billets désormais nominatifs contraignent les agent·es à se renseigner sur l'identité des voyageurs et voyageuses, ce qui provoque chez certains d'entre elles et eux une prise de conscience des enjeux migratoires. Une guichetière explique à ce sujet :

« Moi je ne demande jamais le passeport ni de pièce d'identité, je leur demande de m'écrire nom, prénom, date de naissance. Parce que je n'ai pas envie de les mettre mal à l'aise par rapport à ça. Et j'ai surtout pas envie d'être associée à un policier, ou à quelqu'un qui peut contrôler ». (Agente commerciale, octobre 2021)

Une autre réforme commerciale, également liée à la réduction du personnel, joue sur le rapport entre exilé·es et cheminot·es : la fermeture des guichets le week-end dans de nombreuses gares et l'obligation de passer par des bornes automatiques pour acheter les billets. Or, l'automatisation de la vente des titres de transport rend impossible de payer en espèces et les exilé·es ne détiennent souvent pas de carte bancaire. Ils/elles se tournent donc fréquemment vers les agent·es d'escale pour leur demander de l'aide.



Parfois les professionnel·les ont à faire à des problématiques propres aux exilé·es et à leur contrôle. Les gares sont des « espaces de ressources pour les sans ressources »<sup>26</sup>, des personnes qui n'ont pas pour objectif de prendre le train. La gare peut aussi devenir lieu d'attente dans un parcours qui peut s'effectuer par d'autres moyens de transport, essentiellement par bus. Les usages des gares comme espaces ressource donnent enfin aux cheminot·es à rencontrer la question migratoire par les contrôles qu'y opèrent les forces de l'ordre<sup>27</sup>.

Sur les voies ferrées et dans les zones ferroviaires autres que les gares (dont les zones de fret) la thématique migratoire émerge au sein d'un vaste ensemble de préoccupations relatives à la sécurité, celle-ci étant comprise, pour les professionnel·es de la mobilité, comme « la prévention des accidents »<sup>28</sup>. La sûreté renvoie dans cet univers de sens et de pratiques « aux actes de délinquance et de malveillance qui touchent les personnes (usagers et agents des opérateurs) mais également les infrastructures et les matériels roulants »<sup>29</sup>. Si le lien entre migrations et sûreté est fait par les cheminot·es à propos de ce qui se passe dans les trains - nous y reviendrons -, la mise en œuvre de procédures de sécurité est à l'origine de la rencontre entre certains métiers ferroviaires (aiguilleur·ses, agent·es d'entretien des bâtiments et des infrastructures, agent·es du fret) et les personnes en migration. Ces professionnel·les travaillent dans des zones interdites au public et soumises à des procédures de sécurité extrêmement rigoureuses, destinées à éviter tout accident de personne ou toute collision entre des trains. Ces procédures ne sont pas instaurées spécifiquement à propos des exilé·es, mais le renforcement des contrôles de police à la frontière, puis dans toutes les zones de transport empruntées par les ces personnes - gares, quais des gares, abords des gares, trains, bus, stations de bus - a poussé un nombre croissant d'exilé·es à passer à pied par les zones ferroviaires interdites au public et soumises à ces mesures de sécurité. Cela contraint les professionnel·es à une vigilance accrue.

Dans les trains, la question migratoire émerge dans les activités de contrôle du respect des règles de sécurité et de sûreté. Les conducteur·es et contrôleur·es ont pour première mission la sécurité opérationnelle des trains. Les contrôleur·es doivent aussi assurer la sûreté des passager·es et du personnel à l'intérieur des trains où ils/elles interviennent en situation de médiation, de prévention, de contrôle, et finalement d'alerte. Ils/elles doivent enfin garantir la sûreté de la recette *via* le contrôle des billets, des réductions et abonnements des passagers. A nouveau, ces règles ne sont pas spécifiquement édictées pour les exilé·es. En fait, les enquêté·es identifient rarement l'enjeu migratoire comme un enjeu propre. Il se révèle plutôt dans des problématiques professionnelles générales, telle la sécurité sur les voies, la politique commerciale, la réduction des effectifs, ou le contrôle des voyageurs à bord des trains.

La question migratoire est donc peu formalisée en tant que telle lorsqu'elle émerge dans les activités professionnelles des cheminot·es. C'est par la répétition des situations dans le cadre de l'exercice professionnel que cet enjeu est identifié.

#### **4. Des cheminot·es seul·es face aux enjeux migratoires : dilemmes moraux et pouvoir décisionnaire**

---

<sup>26</sup> Julien Damon « La gare des sans-abris. Un miroir de la question sociale », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, n° 1, 1996, p. 122.

<sup>27</sup> Georges Ribeill « Les métamorphoses de la grande gare française », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, n° 1, 1996, p. 54-65.

<sup>28</sup> Fabrice Hamelin « Les polices des transports face aux défis croisés de la mobilité, de la sûreté et de la sécurité », *Flux*, vol. 81, n° 3, 2010, p. 46.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 46.

La rareté voire l'absence de consignes claires de la hiérarchie au sujet des migrations, conjuguée à la diversité des situations dans lesquelles les cheminot-es rencontrent cette problématique, octroient aux agent-es un pouvoir décisionnaire en situation. Le plus souvent ils/elles décident seul-es et au cas par cas des actions à entreprendre pour résoudre le problème qui se posent à elles et eux.

Ces décisions renvoient à un *continuum* de positions différenciées vis-à-vis du gouvernement des exilé-es. Très peu de nos enquêté-es acceptent les contrôles migratoires, n'hésitant pas à faire usage de leurs prérogatives pour empêcher les exilé-es de circuler dans les trains, voire de rester dans les gares. Certain-es acceptent l'omniprésence des forces de l'ordre dans leur espace professionnel et collaborent avec elles. Une autre partie des personnes interrogées s'est présentée comme en désaccord avec les contrôles migratoires sans pour autant agir en faveur des personnes en migration parce qu'elles estiment devoir appliquer, malgré tout, les réglementations en vigueur à destination des usager-es et même si cela peut mettre en défaut certain-es exilé-es. D'autres agent-es n'appliquent pas toutes les procédures, de sécurité ou de contrôle notamment, mais sans nécessairement fonder ce type d'action sur une adhésion à la cause migratoire. Comme nous le verrons un peu plus loin, la complexité des procédures à mettre en œuvre les pousse alors à fermer les yeux sur des situations sur lesquelles ils/elles devraient intervenir. Cependant, la majeure partie de nos enquêté-es s'opposent aux politiques migratoires de l'État et cherchent à y résister en aidant les exilé-es à circuler. Ces agent-es mettent à profit les marges de manœuvre dont ils/elles disposent pour permettre aux exilé-es d'emprunter les transports ferroviaires sans se faire interpeller. De telles postures sont identifiables dans tous les métiers. Mais ces positions individuelles doivent être considérées au regard des décisions que les agent-es doivent prendre dans le vif de l'exercice. L'ethos cheminot est largement remis en question par les réformes libérales et managériales de l'entreprise. Cependant, la présence des exilé-es vient elle aussi percuter ces références normatives qui guident en partie l'action des cheminot-es. Ainsi, les situations rapportées ou observées renvoient à trois grands ensembles de dilemmes, liés l'ethos professionnel, qui ne sont pas exclusifs les uns des autres et peuvent se croiser lors de la prise de décision.

Le premier renvoie à la question de l'égalité, en lien avec une conception du service public qui devrait répondre aux besoins de la population. Ainsi, il se pose dès qu'il s'agit de ne pas appliquer, ou d'appliquer différemment, des règles générales, notamment celles du contrôle et de la vente des billets en gare et dans les trains. L'agent-e s'expose alors au regard des autres passagers qui parfois contestent ce qu'ils/elles ressentent comme un traitement inégalitaire, comme le montre l'extrait suivant :

« Tu vois, des fois on faisait des billets à 10€ pour aller jusqu'à Bordeaux, au moins ils [les exilé-es] avaient quelque chose, et je me souviens ... il y en a 3 ... ils étaient montés à Hendaye, je fais les billets pour les 3... un truc défiant toute concurrence pour le prix. [...] et quand on est arrivé à [Arrêt de train entre Bayonne et Bordeaux], je recontrôle [la rame]. Eux, ils étaient en train de dormir et puis y a un mec là, costard cravate, à côté : “ Vous... et eux là, vous les contrôlez pas ? ” » (Contrôleuse 1, décembre 2021).

Bernard est contrôleur depuis une dizaine d'années, syndicaliste et fermement opposé aux politiques migratoires de l'État français. Lors d'une observation participante en décembre 2021, nous le suivons à bord du train dans lequel il est chef de bord et accompagné d'un adjoint qu'il rencontre sur le quai de la gare. Les deux contrôleurs ne se connaissent pas. En quelques minutes, ils se mettent d'accord sur la façon dont ils vont gérer le train. En tant que chef de bord, Bernard a le dernier mot sur la façon dont il opère les contrôles et les procédures de sécurité à mettre en œuvre. Mais comme il me le dira plus tard, « c'est

important de voir si on est sur la même longueur d'onde, surtout niveau contrôle ». A bord du train, il contrôle un jeune exilé sans billet. Après une courte discussion en anglais, Bernard comprend que le jeune veut descendre à Bayonne pour aller au centre Pausa. Il l'installe dans un wagon pratiquement vide à l'autre bout du train. Il retourne voir son adjoint et lui explique que tout est en ordre. Alors que notre train rentre en gare de Bayonne, Bernard annonce au jeune qu'il est arrivé. Sur la plateforme, il lui indique brièvement le chemin du centre Pausa. Après son service, nous explicitons ensemble ce qui s'est passé :

« Pourquoi tu l'as déplacé dans la voiture 13 ?

Bernard : C'est un train hyper tôt, donc il y a très peu de monde, et cette voiture elle est le plus souvent vide jusqu'à Bayonne, voire Bordeaux. Après ça se remplit. Donc jusqu'à Bayonne, c'est là qu'on place les gens qui n'ont pas de réservation et à qui on fait des billets, ou qui ont des billets TER. Donc c'est plus tranquille. Comme ça y a pas d'embrouilles avec d'autres passagers.

Ça arrive souvent que des passagers se plaignent parce que tu chasses pas les exilé·es ?

Bernard : Ça peut arriver... pas souvent. Mais des fois ils ont l'impression qu'on fait des fleurs aux exilé·es et que eux on les contrôle...Et [...] pour peu qu'ils soient racistes, c'est parti. Sauf que bon, les autres passagers, ils ont pas fait 3000 kilomètres à pied, ils ont pas fui la guerre. Alors...moi je me mets à la place de ces mômes, et je me dis que j'aimerais bien qu'il y ait quelqu'un qui me tende la main. » (Bernard, contrôleur, décembre 2021)

Un certain nombre d'agent.es acceptent la présence à bords d'exilé.es sans billet. Sans forcément l'expliciter, ces agent.es sont conscient.es qu'ils/elles rompent avec le principe d'égalité auquel ils/elles sont pourtant attaché.es. Mais c'est parce qu'ils/elles ont le sentiment qu'en dérogeant au principe d'égalité ils/elles réparent une injustice plus grande. D'une certaine manière, ils/elles continuent de remplir une mission de service public en permettant à toutes et tous, y compris les plus démunis, de se déplacer et de se mettre en sécurité. De ce point de vue, la politique particulière de facilitation des transports et de distribution de billets gratuits à la seule destination des exilé.es de nationalité ukrainienne mise en place par la direction de la compagnie, apparaît comme profondément injuste à nombre de nos enquêté·es qui souhaiteraient qu'elle soit étendue à l'ensemble des exilé.es quelle que soit leur nationalité.

Les cheminot.es se trouvent face à un deuxième ensemble de dilemmes lorsqu'ils/elles doivent prendre des décisions concernant l'enjeu de la sécurité, central dans les métiers ferroviaires. Ils/elles doivent évaluer en situation le risque et décider d'appliquer ou non les procédures de sécurité. C'est par exemple le cas de conducteur·rices de trains, d'aiguilleur·euses ou d'agent.es de manœuvre qui ne signalent pas systématiquement la présence de personnes sur les voies car ils/elles les identifient comme des exilé.es. Comme nous le décrit un conducteur, ils/elles doivent mettre en balance le risque de percusion et l'alerte de personnes sur la voie au régulateur, ce qui expose les exilé.es à l'intervention de la police et donc à leur potentielle arrestation et reconduite à la frontière :

« Ils restent sur la voie de chemin de fer, c'est très compliqué, c'est des gros cailloux, c'est du rail, y a des traverses en bois et glissantes. Et marcher pendant 8 ou 9 bornes, c'est la mort, c'est hyper compliqué, mais ils passent par là parce qu'ils savent que là, ils ne rencontreront pas la police. [...] Mais si on les dénonce, si on fait une annonce au régulateur : "il y a des personnes qui... c'est une divagation de personnes"... [...] On sait que derrière ils vont se faire choper, donc

la majorité des conducteurs ils disent rien, [...] On passe et puis voilà. »  
(Conducteur 1, mars 2022)

Face à ces deux rationalités, les décisions sont prises par rapport à l'évaluation du risque d'atteinte à la vie : « Quand on appelle la police c'est qu'ils [les exilé·es] sont réellement en danger. Si on peut faire en sorte de les faire sortir, on le fait. » (Aiguilleur 1, novembre 2021). Le contexte basque est ici différent de celui des Alpes Maritimes ou du Calaisis : le faible nombre d'accidents d'exilé·es dans les espaces ferroviaires permet peut-être une marge de manœuvre plus grande que celle qui existe sur d'autres frontières. Pour autant, nombre de nos enquêté·es, « roulants » ou « au sol », nous décrivent qu'ils et elles travaillent la « boule au ventre » face au risque d'accident.

Le dernier ensemble de dilemmes auxquels les cheminot·es font face relève de l'application des diverses procédures, mais aussi du rapport aux collègues et finalement à la conduite des carrières. Dans leur métier, les agent·es de la compagnie font face à des injonctions contradictoires. Ils/elles doivent mettre en place des procédures complexes qui peuvent ralentir voire stopper la circulation des trains et aussi engendrer des complications pour les collègues. C'est aussi à la lumière des perturbations qu'elle génère que la décision d'appliquer ou non les procédures peut être prise. Ainsi, des aiguilleur·ses nous rapportent les conséquences en cascade d'une interruption du trafic à cause du passage de personnes sur les voies. Ils/elles insistent sur les problèmes que cela génère pour leurs collègues qui travaillent en gare et se trouvent face à la colère des passager·es. De son côté, une contrôleur·se nous explique que la procédure de verbalisation et de recueil d'identité est souvent impossible à mettre en œuvre au risque de bloquer ou de mettre en retard le départ des trains à cause du temps qu'elle peut prendre :

« [...] La plupart du temps ils [des exilé·es] ont pas de papier [...] il faudrait toujours que tu appelles les flics. [...] T'as pas forcément envie et t'as pas forcément le temps [...]. Le train, il arrive à Bordeaux et il repart 10 minutes après donc c'est impossible pour nous d'appeler la police, de faire [...] les recueils d'identité [...]. Il faut qu'ils [policiers] notent tout, qu'ils appellent et après que nous on fasse les PV c'est juste impossible. Sans compter que [...], plein de fois, ils viennent pas ou ils mettent un temps fou à venir. » (Contrôleur 2, décembre 2021)

De la même façon, certain·es contrôleur·ses appliquent partiellement la procédure en dressant des procès-verbaux pour défaut de billets de transports sans pour autant prélever d'argent ni relever l'identité de la personne, en la laissant continuer leur voyage.

Au contraire, pour d'autres, c'est bien « la politique du chiffre » et l'injonction aux opérations de bord (contrôle des billets, contraventions, recueil des identités) auxquels ils/elles sont soumis qui pousse à la multiplication des procès-verbaux. Cette pression de l'encadrement au contrôle est constante et automatisée comme le résume une contrôleur·se : « Tous les mois on m'envoie mon barème, nombre de e-billets flashés, nombre de voyageurs vus, nombre de PV faits. » (Contrôleur 2, Avril 2022). Refuser de se soumettre à la politique du chiffre, ne pas remplir les quotas d'opérations à bord, c'est risquer de voir sa carrière stoppée comme nous l'indique un contrôleur :

« Moi je suis pas dans les clous... et je suis pas noté à cause de ça. [...] je suis à la qualif C et tous ceux de mon âge sont à la qualif D et mon chef il m'a dit : "Non, tu ne fais pas assez de tarifs de bord, pas assez de tarifs contrôle". » (Contrôleur 3, août 2021)

Dans ce cadre, les exilé·es, mais parfois aussi des touristes étrangers, constituent une cible facile. Un certain nombre d'agent·es nous ont fait le récit de collègues contrôleur·es - certes peu nombreux·ses et fort mal vu·es par la majorité de nos enquêté·es - qui profitent du désarroi d'exilé·es ne connaissant pas la réglementation pour établir des procès-verbaux non justifiés ou des tarifs surévalués.

Cependant, chacun des actes des agent·es ferroviaires se fait aussi au prisme des enjeux réputationnels entre collègues. Selon les métiers, l'entourage au sein du service, le rapport au syndicat, il est plus ou moins facile de prendre position et d'agir en faveur ou en défaveur des exilé·es. Et vis-à-vis de l'entreprise, en fonction des situations, agir ou ne pas agir peut menacer non seulement l'avancement dans la carrière mais aussi la position de l'agent s'il est pris sur le fait. La prise de risque est plus ou moins calculée :

« Ils se mettent en danger professionnellement et ils peuvent risquer le licenciement pour ça. [...] J'ai un contrôleur de train, il savait qu'il allait avoir la SUGE [police ferroviaire] parce qu'on s'était passé l'info. [...] Il les a cachés en cabine de conduite. Si la SUGE arrivait en cabine de conduite arrière, ouvre et voit des migrants là [...]. Il faut une clé spéciale que personne n'a, c'est que le conducteur ou le contrôleur qui a pu les mettre là. Donc il s'est mis en danger. » (Responsable syndical, décembre 2021).

Au-delà de ces dilemmes auxquels les agent·es doivent faire face, deux facteurs nous semblent prépondérants dans leur mobilisation à l'endroit des exilé·es. En premier lieu, le niveau d'empathie ressentie vis-à-vis des exilé·es est un moteur déterminant du comportement adopté dans l'interaction. La description de la décision favorable aux exilé·es, s'accompagne souvent de discours empathiques voire compassionnels à leur égard. D'autre part, le niveau de rejet des politiques migratoires, qui émerge dans nos entretiens dans une deuxième phase de rationalisation, plus abstraite, est un autre facteur explicatif. C'est le cas avec Bernard, le contrôleur cité plus haut, qui lors de nos différentes rencontres a exprimé son opposition aux politiques migratoires et qui dans l'extrait que nous proposons déclare une forte empathie avec les exilés·es. Évidemment, il existe une autre dimension explicative qui s'attache aux facteurs biographiques et sociaux de nos enquêté·es. Nous ne pouvons pas l'approfondir ici. Cependant, à partir du cas de Bernard, militant syndical aguerris, entré tardivement en tant que contrôleur ferroviaire après avoir exercé différents métiers, muni d'un bagage culturel important et sans ambition de carrière, on peut comprendre que la prise de risque en faveur d'exilé·es ne se joue pas de la même façon que pour d'autres agent·es qui n'auraient pas le même bagage, les mêmes liens militants, ou encore la possibilité de se projeter en dehors du métier qu'ils/elles occupent.

Enfin, certain·es de nos enquêté·es, à travers l'action syndicale, expriment la volonté de sortir des pratiques individuelles dans le rapport aux migrant·es et aux contradictions qu'il révèle :

« [...] très rapidement on a fait une expression [communication publique] et on a participé à des manifestations [...]. On a fait des tracts et des communiqués en disant que la situation migratoire, [...], elle nous touchait, qu'il était hors de question qu'on participe de ça, que c'était des humains comme nous et qu'on avait tous droit à un accueil digne [...], on était solidaire de cette situation. [...]. On a demandé à ce qu'entre Hendaye et Bayonne, on ait un accompagnement par la Cimade, par Etorkekin, ou par d'autres associations pour qu'on puisse finalement aider le contrôleur à prendre en charge. [...] pour les [exilé·es] accueillir au mieux, peut-être les orienter vers un centre de repas, un centre de couchage. Et ça,

l'entreprise, [...] elle n'a pas voulu rentrer et se mettre finalement en inconformité avec le gouvernement et avec l'État. » (Responsable syndical, décembre 2021).

Il s'agit pour ces cheminot·es de trouver une réponse collective pour obtenir une prise en charge par les institutions, l'entreprise et le tissu social. Évidemment, dans le contexte politique et social favorable du Pays Basque nord, l'issue collective de prise en charge des exilé·es semble sans doute plus atteignable que dans d'autres espaces frontières.

### **Conclusion**

Les cheminot·es interrogé·es au Pays Basque nord rencontrent les politiques migratoires avant tout par des situations inédites dans l'exercice de leur activité professionnelle. Le renforcement des contrôles à la frontière entre la France et l'Espagne entraîne en effet des passages accrus des personnes en migration par tous les types d'infrastructures ferroviaires : gares, abords des gares, trains, voies ferrées. C'est donc d'abord par ces présences et les problématiques professionnelles qu'elles soulèvent que se fait la rencontre entre l'univers du rail et celui des migrations entravées ou empêchées. Cette rencontre est d'emblée mise en tension par un troisième groupe d'acteur·es : les forces de l'ordre, dont les effectifs ont été singulièrement renforcés dans notre région d'étude au cours des cinq dernières années. Les effets de la présence policière sur la formulation des migrations comme « problème » dans l'arène cheminote sont indéniables. A rebours de ce que nous imaginions à l'entame de ce projet, ce n'est donc pas d'abord une politique de l'entreprise qui configure cet enjeu. Nos interlocuteur·es ont tous et toutes répondu être soumis·es à peu de directives et injonctions en la matière, et ce aux différents niveaux hiérarchiques dont ils/elles dépendent.

A travers l'attention que nous avons portée aux positions des cheminots face aux migrations, nous avons mis en lumière l'hétérogénéité des postures et des pratiques. Dans notre zone d'étude, peu de directives claires sont exprimées par les niveaux hiérarchiques supérieurs aux personnes interrogées. Cette faible formalisation engendre des difficultés multiples. Les cheminot·es y répondent en décidant face à différents dilemmes, qui ne sont pas exclusifs les uns des autres. Ainsi, le fonctionnement du dispositif frontalier révèle que la délégation du gouvernement des exilé·es se fait par un report, au quotidien, du pouvoir de décider de qui (ne pas) laisser circuler, entre les mains des agent·es des chemins de fer. Enfin, le gouvernement des exilé·es aux frontières vient aggraver les effets des restructurations néolibérales de l'entreprise ferroviaire. Soumis·es à des injonctions contradictoires, les cheminot·es tentent de réaliser leur travail dans des conditions de plus en plus difficiles, entre leur ethos et les procédures qu'ils/elles doivent appliquer.