

Il était une fois... *1896, le projet de métropolitain parisien*

EN VOYAGE AVEC LE PEUPLE SOUTERRAIN

Dans le puits numéro 4 entre Concorde et Saint-Lazare en septembre 1907, les manœuvres prennent la pause. Ils portent des habits dépareillés, ceux de leurs campagnes natales.



ARCHIVES RATP

Il y a 120 ans débutait la grande aventure du métro parisien. Le Paris de la Belle Époque, alors en pleine mutation, va en être radicalement transformé. Si l'histoire de la Compagnie du métropolitain parisien – dont est issu l'essentiel du réseau – est bien connue, celle de sa « petite » rivale, la Société du Nord-Sud (les lignes 12 et 13 d'aujourd'hui), est restée dans l'ombre. Jusqu'à ce que l'ethnologue Astrid Fontaine plonge dans le trésor des archives et redonne littéralement vie et voix aux milliers de travailleurs anonymes d'un monde souterrain, dont elle nous livre ici un avant-goût, prélude à la lecture de son « Peuple des tunnels ».

En 1896, c'est l'année où le conseil municipal de Paris se décide enfin à adopter le projet de réseau de chemin de fer métropolitain porté par Fulgence Bienvenüe et Edmond Huet (Londres possède son métro depuis 1863 et Budapest est la deuxième ville d'Europe à se doter d'un métropolitain, en 1896 justement). « Le Génie civil » du 30 mai 1896 dénigre le « joujou » du conseil municipal; « l'Aérien » tente de dissuader les Parisiens de descendre « aux enfers » et de voyager dans des galeries dont l'insalubrité les apparente à des « égouts ». Des brochures circulent dans les milieux boursiers, prédisant des lendemains financiers catastrophiques propres à susciter, chez les porteurs de titres, des mouvements de panique. Dès l'ouverture pourtant, la parfaite fiabilité, tant technique qu'économique, du métropolitain fait taire les plus incroyables.

On le construit aussi pour transporter une main-d'œuvre toujours plus nombreuse, vivant dans les faubourgs. Pour s'assurer qu'elle soit à l'heure, disponible, mobile: « Nombreux sont les intérêts qui s'y retrouvent. »



Il était une fois... 1896, le projet de métropolitain parisien



L'arrivée du métro va bouleverser la circulation dans le Paris de la Belle Époque. La compagnie Nord-Sud commence les travaux des actuelles lignes 12 et 13 en 1905. Malgré des parcours tortueux au nord de la Seine, ils s'achèvent en 1910. Sur les dortoirs du chantier, les nuits sont courtes !

» Employeurs, ouvriers et employés parisiens; commerçants et rentiers; socialistes, radicaux et boulangistes: tous avaient de bonnes raisons – matérielles ou idéologiques – d'adhérer au projet. (1) »

La Compagnie du métropolitain parisien, largement financée par la municipalité, est à l'origine de la quasi-totalité du réseau actuel. Cette compagnie très importante a fait l'objet de nombreuses études et publications.

Sa concurrente en revanche, la Société du chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris, qui a construit et exploité, entièrement à ses frais, les lignes 12 et 13 du réseau, est restée dans l'anonymat. Peu voire pas d'écrits, des archives presque inexploitées, une histoire restée dans l'ombre.

J'ai commencé par étudier les photographies et documents liés à la période de construction (1905-1910) de ces deux lignes. Une fracture entre deux mondes m'est apparue: le monde de la surface et le monde souterrain.

En surface, on trouve l'histoire officielle, écrite dans le journal et les prestigieuses revues d'ingénierie, les costumes trois pièces et les chapeaux melons, les inaugurations. Et en souterrain, l'absence de traces historiques, « le lieu du crime tenu secret », où des milliers d'hommes se sont échinés pendant des années et dont on a perdu jusqu'aux dossiers administratifs.

La plupart des livres qui abordent l'histoire du métro traitent d'ingénierie, d'architecture, de matériel roulant, des techniques de construction, d'urbanisme. Il n'est jamais question des hommes ou alors seulement des « grands hommes » (ingénieurs, politiques). C'est alors que j'ai découvert le véritable trésor caché du Nord-Sud, aujourd'hui propriété de la RATP, qui constitue le cœur de mon enquête: 4 848 dossiers du personnel (4356 hommes et 492 femmes). J'ai pu en étudier 3 600.

La plupart des dossiers concernent les employés « de l'exploitation » (à partir de la mise en marche du réseau, 1910 pour les lignes du Nord-Sud, et jusqu'en 1930), qui comprend les petits métiers du métro, dont beaucoup ont disparu avec les vagues d'automatisation successives: nettoyeur (de quai et de matériel), mainteneur, receveuse, contrôleur, conducteur, garde-frein, chef de station, sous-chef de station, balayeur... Plus rares: les employés de bureau (comptable, aide-comptable, sténodactylo...). Plus rares encore, les dossiers des surveillants employés par la compagnie du Nord-Sud pour veiller à la bonne réalisation des travaux par les entreprises sous-traitantes. On trouve les dossiers des dessinateurs et de quelques ingénieurs. Quasiment vides. Pas de photo d'identité, peu ou pas d'éléments sur l'état civil, aucune information d'ordre personnel. L'intimité des « gradés » semble clairement préservée. Et puis les grands absents des dossiers: les directeurs, les sous-directeurs, les médecins...

Dans les dossiers les plus complets je trouve quantité de documents me permettant parfois de retracer la vie entière d'une personne, voire d'un couple, d'un « ménage » (voir page 81, « Hélène et Jacques »). Les agents écrivent beaucoup, livrent de nombreux détails de leur vie quotidienne et la compagnie leur répond. C'est à travers cette correspondance (lettre anonyme signée « des travailleurs », plaintes déposées par les voyageurs, lettres écrites depuis les tranchées, lettres de femmes ou de parents, lettres de condoléances, comptes rendus minutieux des sbires de la direction venus assister à une audience au conseil de prud'hommes...) que l'on entend tout à coup très clairement leurs voix, l'écho de l'époque derrière les difficultés auxquelles ce « peuple des tunnels » fait face chaque jour.

Ce qui fait frémir dans ces correspondances, c'est le luxe de détails fournis par les auteurs, le temps qu'ils »

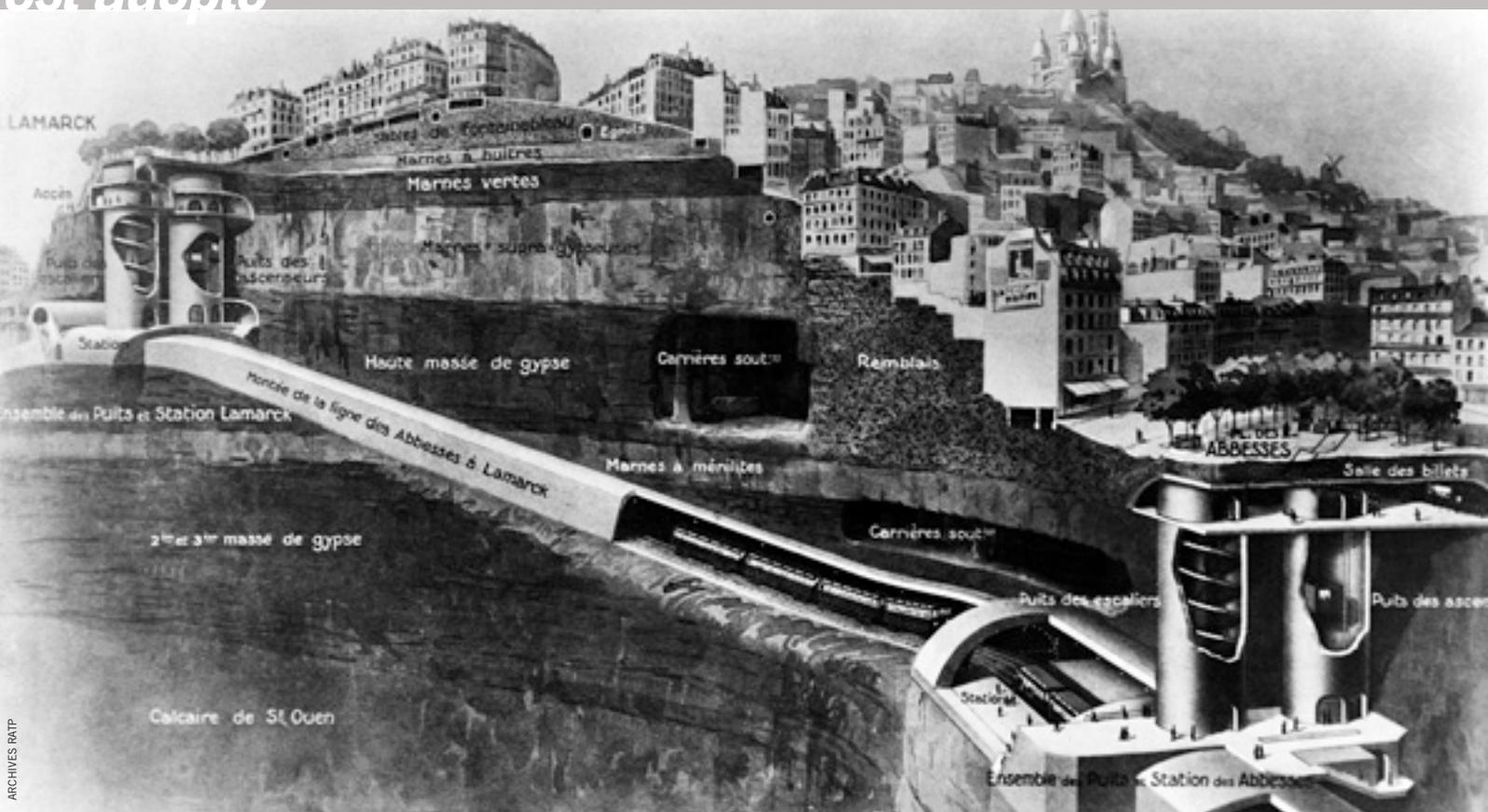


LES ARCHIVES DE LA RATP

Depuis plus de 20 ans, la RATP œuvre pour la sauvegarde de son patrimoine et de celui des entreprises de transport public parisiennes qui l'ont précédée. Elle s'associe régulièrement aux travaux de chercheurs, universitaires et passionnés, dans une démarche de valorisation de ces collections. L'ouvrage « le Peuple des tunnels », proposé au grand public, et dont les documents et photographies reproduits ici sont issus, constitue un aboutissement de cette politique.

Le site Des lignes d'histoire:
www.ratp.fr/fr/ratp/r_96248/lignes-d-histoires

est adopté

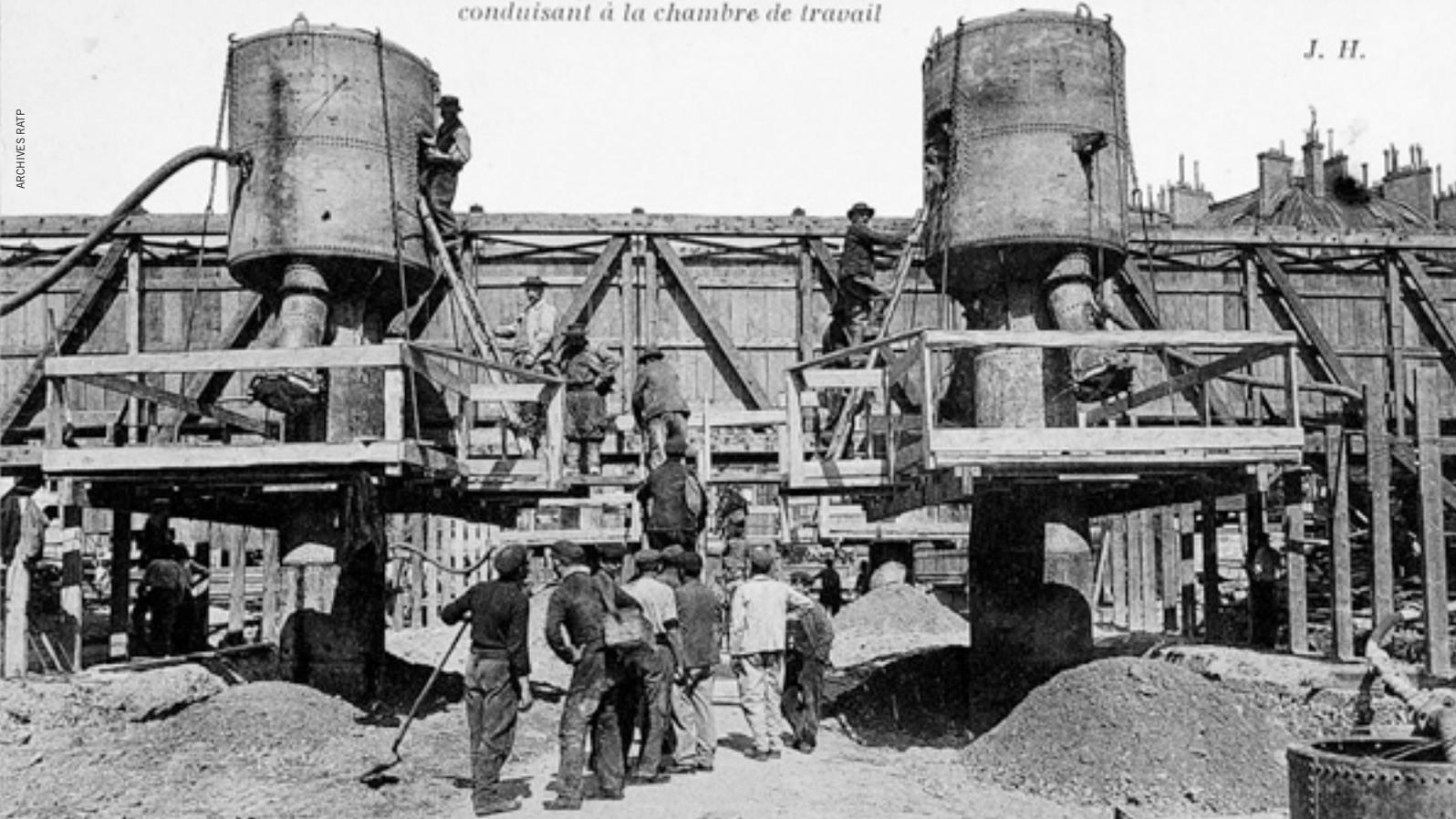


ARCHIVES RATP

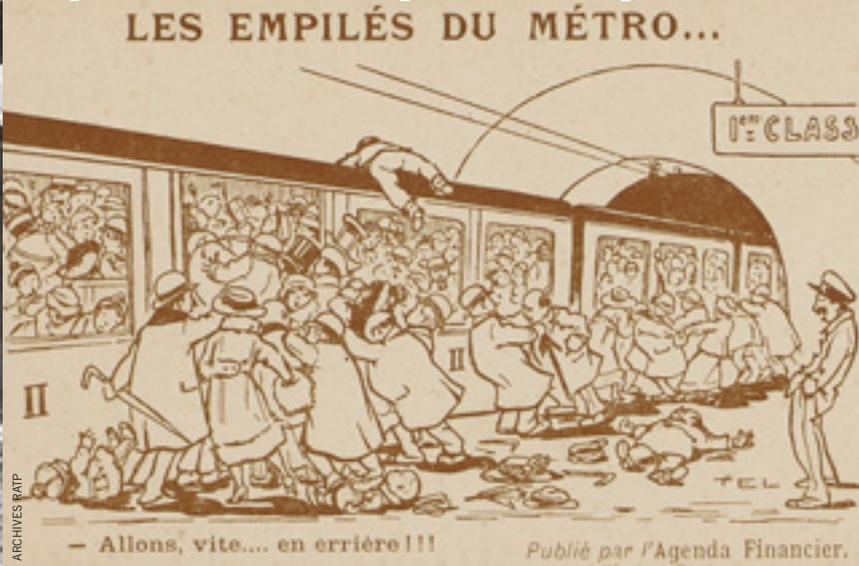
Entre les stations Lamarck et Abbesses, une coupe géologique de la butte Montmartre. Rapprochées, ne dépassant pas 75 mètres de long, les stations interdisent la circulation d'un train ordinaire. C'est la conception de la ville de Paris qui l'a emporté contre celle de l'État, favorable à l'interconnexion.

698. PARIS — Travaux du Métropolitain. — Entrée des ouvriers dans les sas (cloches à air comprimé) conduisant à la chambre de travail

J. H.



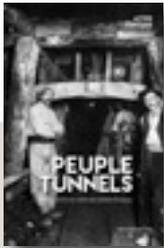
Il était une fois... 1896, le projet de métropolitain parisien



En janvier 1919, l'armée est réquisitionnée pour assurer le trafic après qu'a éclaté une grève pour les salaires. Elle dure 3 mois. La compagnie Nord-Sud disparaît le 1^{er} janvier 1931, absorbée par sa rivale la CMP (future RATP). Mais dans le métro, comme dessiné en 1919, il y a une certaine permanence...

» prenaient pour dépeindre une situation, la mesquinerie à laquelle ils laissaient libre cours, la morale brandie comme un étendard, les insultes à peine dissimulées sous un langage châtié. Et puis l'obséquiosité réservée à la direction de la compagnie.

Un formulaire sert de liaison quotidienne entre les agents et leur hiérarchie: le « modèle 61 ». Une demande? Remplissez un modèle 61. Des explications à fournir sur tel ou tel comportement? Passez par le modèle 61. Les résultats d'une enquête suite à un incident? Modèle 61. Vous posez votre démission? Faites-le sur un modèle 61. Lancêtre d'Internet. Ce qu'il y avait avant le mail.



« LE PEUPLE DES TUNNELS. L'UNIVERS CACHÉ DU MÉTRO DE LA BELLE ÉPOQUE »

Astrid Fontaine, ethnologue, nous plonge sur un ton original, qui rend très humaine la démarche d'exploration des archives (aujourd'hui conservées par la RATP) qui documentent et illustrent cet ouvrage, dans la vie quotidienne des employés de la Société du chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris, l'une des deux compagnies privées du métro parisien, créée en 1902 et absorbée en 1931 par sa concurrente, la puissante Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris, qui deviendra la RATP en 1949. Si le Nord-Sud n'exploite que deux lignes, il fut le microcosme d'un monde particulier, composé de ceux qui l'empruntaient, mais surtout de ceux qui y travaillaient et y vivaient. C'est à ceux-ci que l'auteur donne littéralement la

parole. Et entre flicage tatillon, accès aux soins médicaux (encore si rare à l'époque) ou encore surveillance des syndiqués, c'est aussi la politique d'une entreprise qui est restituée. Apparaît alors, le long de ces tunnels, l'envers du décor de la Belle Époque: la tuberculose, les ravages de l'alcool, la violence des mœurs, la dureté des conditions de vie et de travail, les premières luttes sociales — comme la grève de 1919, au cours de laquelle l'armée assure l'exploitation des lignes —, la Grande Guerre et ses drames.

« Le Peuple des tunnels. L'univers caché du métro de la Belle Époque », d'Astrid Fontaine. Nouveau Monde éditions, 2016, 400 pages, 25 euros.

À la lecture de ces manuscrits, on ressent fortement l'intrusion de la compagnie dans la vie de ses employés. En même temps, si elle n'avait pas demandé des explications pour le moindre retard, le moindre incident, la moindre anicroche avec un voyageur, si elle n'avait pas diligenté des enquêteurs pour vérifier qu'untel était bien malade à son domicile et non pas en train de s'en jeter un au bistrot ou de repeindre son pavillon, nous n'aurions pas accès à tous ces détails... Alors oui, c'est scandaleux de demander au matricule X de remplir un modèle 61 pour chaque minute de retard, mais pour nous c'est une mine d'or.

En ouvrant le 600^e dossier, je tombe enfin sur la première trace de résistance à cette intrusion. Le 17 avril 1912, Henri Broutin, matricule 878, écrit à ses chefs: « En réponse des explications demandées au sujet du départ de M^{me} Broutin le 13 courant, j'ai l'honneur de vous prévenir que ma conscience m'interdit de fournir aucun détail sur ma vie intime, ce qui ne pourrait être d'aucune utilité à la Société Nord-Sud. »

Le dossier du personnel, vous en avez tous un quelque part si vous êtes salarié d'une entreprise. C'est ce qui parviendra peut-être de vous aux historiens de l'an 2112. Mais ce sera beaucoup moins esthétique, moins travaillé, tellement plus uniforme. Il ne restera que des papiers recouverts de caractères imprimés en Arial ou en Times New Roman, de la main des hommes ne subsistera qu'un paraphe, une signature. Même nos fautes d'orthographe et de grammaire auront été rayées de la carte par le correcteur automatique de Word... ★

ASTRID FONTAINE

ETHNOLOGUE, SPÉCIALISTE DU MONDE DU TRAVAIL

(1) D. Larroque, « Un aspect résiduel des conflits autour du métropolitain au XIX^e siècle: l'impossible connexion? », in « Métropolitain. L'autre dimension de la ville », catalogue d'exposition à la BHVP, 1988, Mairie de Paris.

En 1919, la compagnie comptait 1 338 salariés. Ancienne forte tête, Hélène était veuve, malade... Fragments d'une vie, reconstituée par les formulaires tatillons que devaient remplir les salariés.



ARCHIVES RATP

Avec Hélène, receveuse, et Jacques, agent

Nous sommes le ménage Abandon. Matricules 609 et 610. Nous avons été embauchés en octobre 1910, en prévision de l'ouverture du premier tronçon de la ligne A du Nord-Sud, qui a eu lieu en novembre. Pour vous aujourd'hui c'est la ligne 12. C'est moi, Hélène, qui vais prendre la parole. J'ai survécu à mon époux. Je peux en dire plus sur ce qui s'est passé, sur ce à quoi a ressemblé notre vie. Je suis née à Paris 14^e, le 6 novembre 1884. J'ai obtenu mon certificat d'études et suis devenue mécanicienne. Pourquoi serait-ce toujours aux hommes de se lancer dans ces métiers ? C'est d'ailleurs par ce biais que j'ai rencontré Jacques. Il avait trois ans de plus que moi et venait de Saint-Saulier, dans la Haute-Loire. (...) Nous aimions traîner dans les bistrotts, manger une soupe sur un coin de table les soirs d'été en l'arrosant généreusement de bière ou de vin. Il aimait mon caractère fort, entêté, ma gouaille parisienne.

Ce n'était par contre pas du goût de nos patrons du Nord-Sud, qui m'ont à plusieurs reprises sanctionnée. Il faut dire que j'avais demandé un poste aux ateliers et qu'ils n'ont pas voulu en entendre parler. Ils m'ont collée receveuse, immobile, à devoir faire des politesses aux voyageurs à longueur de journée. J'ai reçu mon premier blâme en décembre 1910, j'étais encore stagiaire et travaillais à la station Notre-Dame-des-Champs, pour le salaire mirobolant de 3 francs par jour : « A répondu d'une façon grossière aux observations que lui faisait son chef de station. » Plus tard, à la station Sèvres-Croix-Rouge, j'ai été carrément réprimandée « pour avoir injurié une voyageuse et provoqué ainsi le dépôt d'une plainte sur le registre de la station ». Est-ce que j'en dépose, moi, des plaintes contre les voyageurs qui nous traitent comme des domestiques ? (...) Jacques a été mobilisé dès le 12^e jour de guerre. Je me suis trouvée seule avec nos deux enfants et un salaire de 135 francs par mois. Nous ne mangions pas tous les jours à notre faim. Ma santé a commencé à décliner. L'atmosphère du souterrain ne m'a pas réussi. Heureusement qu'au Nord-Sud les soins étaient gratuits. (...)

Quand Jacques était en permission, je faisais le voyage jusqu'à Toul, pour avoir le bonheur de partager quelques jours avec lui. Le 24 mars 1915, je ne voulais pas le quitter. J'ai écrit à la direction du Nord-Sud : « Monsieur l'ingénieur, mon mari retournant samedi sur le front, je vous serais bien reconnaissante de me faire remplacer samedi 27 mars afin que je puisse rester à Toul un jour de plus. J'ose espérer que vous voudrez bien m'accorder cette journée et je vous en remercie bien sincèrement. Veuillez agréer, monsieur l'ingénieur, mes respectueuses salutations ainsi que celles de mon mari. » Pour ça, ils étaient compréhensifs.

CHAQUE SOU COMPTE

Dans la misère dans laquelle nous vivions, chaque sou était compté. Le 23 décembre 1915, j'ai écrit au chef du service du mouvement : « Ayant appris que les agents de la compagnie venant en permission de six jours reçoivent une petite allocation, j'ai l'honneur de vous faire connaître que mon mari venu en permission le 7 septembre n'a pas reçu cette faveur. Mère de deux enfants, je serais très heureuse si vous pouviez par faveur particulière réparer cet oubli. » Ils m'ont envoyé un premier secours de 60 francs. Le 25 décembre, le Nord-Sud le savait que Jacques était « porté disparu à son corps ». Ils ont attendu tout début janvier pour me le dire. L'année 1916 a été la plus noire de ma vie. (...) Le Nord-Sud a été là pour moi, encore : « Madame Abandon, qui vient de perdre, à la suite d'une longue maladie, son fils Albert, né le 30 avril 1902 (1), se trouve actuellement très gênée. Au mois de décembre 1915, elle a obtenu un premier secours de 60 francs. Je serais d'avis de lui en accorder un 2^e auquel s'ajouterait la somme de 21 francs 30, indemnités de congés et primes d'appareils automatiques dues à son mari. »

Et puis la guerre s'est enfin terminée. Ma santé empirait. En 1919, les médecins de la compagnie envisageaient ma mise en réserve spéciale : je ne travaillais plus mais percevais mon salaire pendant un an et mes frais médicaux étaient pris en charge. Mais je voulais partir.

J'avais en vue un petit commerce de blanchisserie, mais n'avais pas les fonds pour me lancer. Un des ingénieurs m'a soutenue : « L'état de santé de la receveuse commissionnée Abandon Mlle 610 nécessite son passage à la réserve spéciale. En cette circonstance, je me permettrais d'attirer tout particulièrement l'attention de Monsieur le secrétaire général sur cette receveuse, veuve de guerre et dont le mari était un de nos bons agents commissionnés (...) ; je serais d'avis de liquider sa situation avec une bienveillance spéciale. » D'un commun accord avec le Nord-Sud, j'ai donc rédigé ma démission. Ils m'ont accordé une indemnité exceptionnelle de 2 500 francs. J'avais 34 ans.

A. F.

(1) Il est probablement mort de la tuberculose, qui tue alors à Paris, la ville la plus atteinte, une personne sur sept.

