

# HISTOIRE(S) DE MÉTRO

Si le métro parisien aujourd'hui se confond avec la RATP, il n'en fut pas toujours ainsi. A ses débuts le métropolitain fut exploité par deux sociétés privées dont l'une est totalement oubliée de nos jours : la Compagnie du Nord-Sud... L'ouvrage qui vient de paraître, *Le Peuple des tunnels*, dû à Astrid Fontaine, entend mettre en lumière cette compagnie qui fut à l'initiative de la construction des lignes 12 et 13 du métro actuel... La période étudiée (1900-1930) s'étend de la présentation à la ville de Paris du projet de réalisation de ces deux lignes à la fusion de cette compagnie avec sa concurrente, la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain. L'auteur va surtout s'intéresser à la construction (qui débute en 1905) et à l'exploitation (qui commence en 1910) de ces nouveaux tronçons du réseau...

Astrid Fontaine est anthropologue et archéologue de formation et l'un de ses champs de recherche est le monde du travail. C'est ce qui a amené la RATP actuelle à lui confier ce travail. Plutôt que d'écrire un rapport universitaire ou un austère mémoire, Astrid Fontaine a choisi de rédiger un ouvrage s'adressant au public le plus large. D'où un ton non conventionnel : le livre se situe à mi-chemin entre le travail universitaire et le reportage ou le témoignage, elle entend donner la parole aux acteurs de ce chantier et particulièrement au *peuple des tunnels* à partir de ce qu'elle découvre dans les dossiers qu'elle a dépouillés. Les conclusions de ce travail, les puristes pourront le lui reprocher, n'ont sans doute pas, dans leur forme, toute la rigueur scientifique conforme aux normes de la recherche universitaire, mais la recherche est menée avec sérieux car si Astrid Fontaine se met parfois à la place des employés de la Compagnie du Nord-Sud (elle dit alors *JE* mais c'est l'employé qui parle), elle n'invente rien et le fragment autobiographique, *le récit de vie* pourrait-on dire, est construit à partir des informations contenues dans le dossier de l'intéressé.

Aux côtés de passages relevant du travail universitaire (dépouillement des dossiers, reconstitution des biographies individuelles, essai de reconstitution des conditions de travail, mise en regard des éléments recueillis avec le contexte de l'époque...), Astrid Fontaine a choisi de relater également les difficultés auxquelles elle a été confrontée mais aussi de se livrer aux plaisirs de l'écrivain qui s'affronte aux mots. Difficultés et limites : ce n'est pas immédiatement qu'Astrid Fontaine a pu travailler sur les

dossiers : 242 boîtes contenant chacune 20 dossiers ou plus, soit 4840 dossiers au minimum... Mais elle ne pourra pas en dépouiller la totalité : il lui en manquera 1248 "*parce qu'il manque un mètre de câble pour les remonter*". Joies de l'écriture : Astrid Fontaine ne résiste pas au plaisir de dresser des listes, celle des petits métiers occupés par les employés préalablement à leur entrée dans la compagnie (c'est le tableau de toute une époque), celle des patronymes (*ça ne s'invente pas* dit-elle...), celles des maladies frappant le plus couramment les employés...

*Le Peuple des tunnels* alterne approches thématiques (faisant une large place aux citations extraites des dossiers) et "récits de vie". On a ainsi une approche pointilliste mais très vivante de la Compagnie du Nord-Sud et du climat social qui y régnait. Parmi les points abordés : l'origine professionnelle (et les compétences nécessaires pour la construction des tunnels) des employés, les conditions de travail, les salaires, la lutte anti-syndicale, le paternalisme de la compagnie, la violence des mœurs, les filouteries, le sexe et la prostitution...

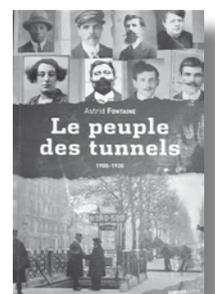
Si de nombreux salariés sont d'origine agricole (la France est alors un pays encore à dominante rurale), la compagnie a besoin de compétences spécialisées pour le creusement des voies. Quoi de plus normal que d'aller les chercher là où elles se trouvent : dans les mines. Aussi Astrid Fontaine présente-t-elle longuement Marcellin Aury embauché en 1907 comme surveillant de chantier : "*Ses compétences de chef mineur sont particulièrement appréciées au moment de la construction des tunnels, les galeries étant creusées exactement selon les mêmes techniques employées dans les mines de charbon.*" Il s'acquitte scrupuleusement de sa mission jusqu'à provoquer le mécontentement de l'entreprise sous-traitante qui demande son "déplacement". Il finit par être muté sur un autre poste avant d'être licencié un mois plus tard. Astrid Fontaine ne manque pas de reproduire une lettre du sous-traitant dans laquelle on relève ce passage ô combien significatif : "*Nous comptons sur un déplacement immédiat de façon à ce que nous arrivions à étouffer dans l'œuf la grève qui se prépare*".

Ce cas en dit long sur les pratiques de l'époque : la lutte contre les syndicats (mais est-ce vraiment différent aujourd'hui, les formes ont changé certes mais la répression anti-syndicale existe

toujours), le paternalisme de la compagnie est un cache-misère qui dissimule mal la réalité... Certes les employés bénéficient de la gratuité des soins pris en charge par l'entreprise, de secours pour les cas exceptionnels, de gratifications pour services rendus... Mais on apprend que "*la dimension sociale de l'entreprise est aussi en partie liée aux exigences de la Ville de Paris, qui impose dans son cahier des charges des clauses en faveur de la protection des employés*"... Les conditions de travail sont mauvaises, les salaires insuffisants pour vivre... Aussi n'est-il pas étonnant de constater des activités délictueuses et la prostitution (chez les employées) visant à augmenter les ressources familiales. Certes ces comportements ne sont pas majoritaires mais ils sont révélateurs du climat social de l'entreprise. D'ailleurs, Astrid Fontaine constate que parmi les départs de l'entreprise, 52% sont dus à des démissions (liées aux bas salaires, aux conditions de travail et aux rapports tendus avec la hiérarchie...) contre 26% au licenciement... Mais il faut lire dans le détail *Le Peuple des tunnels* : on y apprendra que certains cadres n'hésitent pas à s'approprier une partie des gratifications qu'ils sont chargés de remettre aux employés récompensés pour leur exemplarité... Avec ce livre, c'est l'envers d'un décor clinquant qui est révélé.

Les propos de Jean-Baptiste Berlier, le promoteur de ces lignes du métro parisien, dans "son" récit de vie sont donc à prendre avec précaution et circonspection lorsqu'il affirme la supériorité de l'initiative privée dans un plaidoyer sans nuances pour la libre entreprise ; on a alors envie de répondre : "*oui, on voit à ce que ça mène...*" À privatiser les profits et à nationaliser les pertes...

Lucien Wasselin



Astrid Fontaine *Le peuple des tunnels*  
Ginkgo éditeur 400 p. richement illustré 25 €  
En librairie

