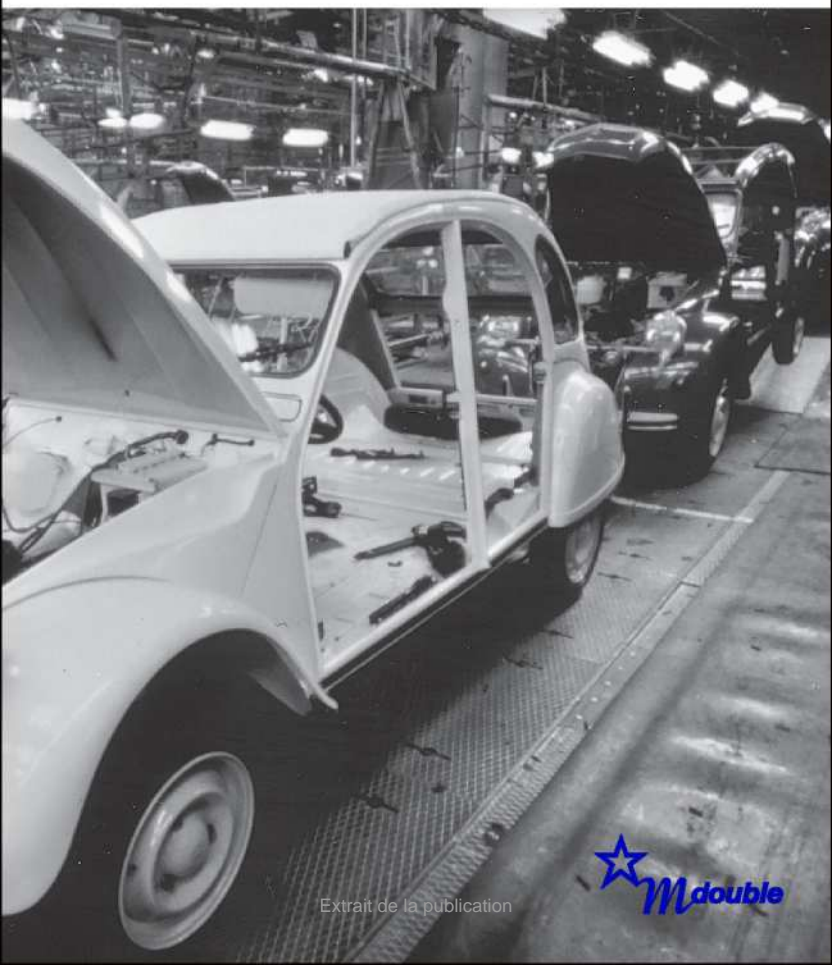


ROBERT LINHART

L'ÉTABLI



Extrait de la publication



L'ÉTABLI

OUVRAGES DE ROBERT LINHART



L'ÉTABLI, 1978 (“double”, n° 6)

LE SUCRE ET LA FAIM. Enquête dans les régions sucrières du
Nord-Est brésilien, 1981

Aux Éditions du Seuil

LÉNINE, LES PAYSANS, TAYLOR. Essai d'analyse matérialiste
historique de la naissance du système productif soviéti-
que, 1976 (rééd. 2010)

ROBERT LINHART

L'ÉTABLI



LES ÉDITIONS DE MINUIT

Extrait de la publication

© 1978/1981 by LES ÉDITIONS DE MINUIT
www.leseditionsdeminuit.fr

Extrait de la publication

à Ali,
fils de marabout
et manœuvre chez Citroën.

LE PREMIER JOUR. MOULLOUD

« Montre-lui, Mouloud. »

L'homme en blouse blanche (le contremaître Gravier, me dira-t-on) me plante là et disparaît, affairé, vers sa cage vitrée.

Je regarde l'ouvrier qui travaille. Je regarde l'atelier. Je regarde la chaîne. Personne ne me dit rien. Mouloud ne s'occupe pas de moi. Le contremaître est parti. J'observe, au hasard : Mouloud, les carcasses de 2 CV qui passent devant nous, les autres ouvriers.

La chaîne ne correspond pas à l'image que je m'en étais faite. Je me figurais une alternance nette de déplacements et d'arrêts devant chaque poste de travail : une voiture fait quelques mètres, s'arrête, l'ouvrier opère, la voiture repart, une autre s'arrête, nouvelle opération, etc. Je me représentais la chose à un rythme rapide – celui des « cadences infernales » dont parlent les tracts. « La chaîne » : ces mots évoquaient un enchaînement, saccadé et vif.

La première impression est, au contraire, celle d'un mouvement lent mais continu de toutes les voitures. Quant aux opérations, elles me paraissent faites avec

une sorte de monotonie résignée, mais sans la précipitation à laquelle je m'attendais. C'est comme un long glissement glauque, et il s'en dégage, au bout d'un certain temps, une sorte de somnolence, scandée de sons, de chocs, d'éclairs, cycliquement répétés mais réguliers. L'informe musique de la chaîne, le glissement des carcasses grises de tôle crue, la routine des gestes : je me sens progressivement enveloppé, anesthésié. Le temps s'arrête.

Trois sensations délimitent cet univers nouveau. L'odeur : une âpre odeur de fer brûlé, de poussière de ferraille. Le bruit : les vrilles, les rugissements des chalumeaux, le martèlement des tôles. Et la grisaille : tout est gris, les murs de l'atelier, les carcasses métalliques des 2 CV, les combinaisons et les vêtements de travail des ouvriers. Leur visage même paraît gris, comme si s'était inscrit sur leurs traits le reflet blafard des carrosseries qui défilent devant eux.

L'atelier de soudure, où l'on vient de m'affecter (« Mettez-le voir au 86 », avait dit l'agent de secteur) est assez petit. Une trentaine de postes, disposés le long d'une chaîne en demi-cercle. Les 2 CV arrivent sous forme de carrosseries clouées, simples assemblages de bouts de ferraille : ici, on soude les morceaux d'acier les uns aux autres, on efface les jointures, on recouvre les raccords ; c'est encore un squelette gris (une « caisse ») qui quitte l'atelier, mais un squelette qui paraît désormais fait d'une seule pièce. La caisse est prête pour les bains chimiques, la peinture et la suite du montage.

Je détaille les étapes du travail.

Le poste d'entrée de l'atelier est tenu par un pontonnier. Avec son engin, il fait monter chaque carcasse de la cour accrochée à un filin (nous sommes

au premier étage, ou plutôt sur une espèce d'entresol dont un des côtés est ouvert) et il la dépose – brutalement – en début de chaîne sur un plateau qu'il amarre à un des gros crochets qu'on voit avancer lentement à ras du sol, espacés d'un ou deux mètres, et qui constituent la partie émergée de cet engrenage en mouvement permanent qu'on appelle « la chaîne ». À côté du pontonnier, un homme en blouse bleue surveille le début de chaîne et, par moments, intervient pour accélérer les opérations : « Allez, vas-y, accroche maintenant ! » À plusieurs reprises au cours de la journée, je le verrai à cet endroit, pressant le pontonnier d'engouffrer plus de voitures dans le circuit. On m'apprendra que c'est Antoine, le chef d'équipe. C'est un Corse, petit et nerveux. « Il fait beaucoup de bruit, mais ce n'est pas le mauvais gars. Ce qu'il y a, c'est qu'il a peur de Gravier, le contre-mâitre. »

Le fracas d'arrivée d'une nouvelle carrosserie toutes les trois ou quatre minutes scande en fait le rythme du travail.

Une fois accrochée à la chaîne, la carrosserie commence son arc de cercle, passant successivement devant chaque poste de soudure ou d'opération complémentaire : limage, ponçage, martelage. Comme je l'ai dit, c'est un mouvement continu, et qui paraît lent : la chaîne donne presque une illusion d'immobilité au premier coup d'œil, et il faut fixer du regard une voiture précise pour la voir se déplacer, glisser progressivement d'un poste à l'autre. Comme il n'y a pas d'arrêt, c'est aux ouvriers de se mouvoir pour accompagner la voiture le temps de l'opération. Chacun a ainsi, pour les gestes qui lui sont impartis, une aire bien définie quoique aux frontières invisi-

bles : dès qu'une voiture y entre, il décroche son chalumeau, empoigne son fer à souder, prend son marteau ou sa lime et se met au travail. Quelques chocs, quelques éclairs, les points de soudure sont faits, et déjà la voiture est en train de sortir des trois ou quatre mètres du poste. Et déjà la voiture suivante entre dans l'aire d'opération. Et l'ouvrier recommence. Parfois, s'il a travaillé vite, il lui reste quelques secondes de répit avant qu'une nouvelle voiture se présente : ou bien il en profite pour souffler un instant, ou bien, au contraire, intensifiant son effort, il « remonte la chaîne » de façon à accumuler un peu d'avance, c'est-à-dire qu'il travaille en amont de son aire normale, en même temps que l'ouvrier du poste précédent. Et quand il aura amassé, au bout d'une heure ou deux, le fabuleux capital de deux ou trois minutes d'avance, il le consommera le temps d'une cigarette – voluptueux rentier qui regarde passer sa carrosserie déjà soudée, les mains dans les poches pendant que les autres travaillent. Bonheur éphémère : la voiture suivante se présente déjà ; il va falloir la travailler à son poste normal cette fois, et la course recommence pour gagner un mètre, deux mètres, et « remonter » dans l'espoir d'une cigarette paisible. Si, au contraire, l'ouvrier travaille trop lentement, il « coule », c'est-à-dire qu'il se trouve progressivement déporté en aval de son poste, continuant son opération alors que l'ouvrier suivant a déjà commencé la sienne. Il lui faut alors forcer le rythme pour essayer de remonter. Et le lent glissement des voitures, qui me paraissait si proche de l'immobilité, apparaît aussi implacable que le déferlement d'un torrent qu'on ne parvient pas à endiguer : cinquante centimètres de perdus, un mètre, trente secondes de retard sans

doute, cette jointure rebelle, la voiture qu'on suit trop loin, et la nouvelle qui s'est déjà présentée au début normal du poste, qui avance de sa régularité stupide de masse inerte, qui est déjà à moitié chemin avant qu'on ait pu y toucher, que l'on va commencer alors qu'elle est presque sortie et passée au poste suivant : accumulation des retards. C'est ce qu'on appelle « couler » et, parfois, c'est aussi angoissant qu'une noyade.

Cette vie de la chaîne, je l'apprendrai par la suite, au fil des semaines. En ce premier jour, je la devine à peine : par la tension d'un visage, par l'énervement d'un geste, par l'anxiété d'un regard jeté vers la carrosserie qui se présente quand la précédente n'est pas finie. Déjà, en observant les ouvriers l'un après l'autre, je commence à distinguer une diversité dans ce qui, au premier coup d'œil, ressemblait à une mécanique humaine homogène : l'un mesuré et précis, l'autre débordé et en sueur, les avances, les retards, les minuscules tactiques de poste, ceux qui posent leurs outils entre chaque voiture et ceux qui les gardent à la main, les « décrochages »... Et, toujours, ce lent glissement implacable de la 2 CV qui se construit, minute après minute, geste par geste, opération par opération. Le poinçon. Les éclairs. Les vrilles. Le fer brûlé.

Son circuit achevé à la fin de l'arc de cercle, la carrosserie est enlevée de son plateau et engloutie dans un tunnel roulant qui l'emporte vers la peinture. Et le fracas d'une nouvelle caisse en début de chaîne annonce sa remplaçante.

Dans les interstices de ce glissement gris, j'entrevois une guerre d'usure de la mort contre la vie et de la vie contre la mort. La mort : l'engrenage de la chaîne, l'imperturbable glissement des voitures, la répétition

de gestes identiques, la tâche jamais achevée. Une voiture est-elle faite ? La suivante ne l'est pas, et elle a déjà pris la place, dessoudée précisément là où on vient de souder, rugueuse précisément à l'endroit que l'on vient de polir. Faite, la soudure ? Non, à faire. Faite pour de bon, cette fois-ci ? Non, à faire à nouveau, toujours à faire, jamais faite – comme s'il n'y avait plus de mouvement, ni d'effet des gestes, ni de changement, mais seulement un simulacre absurde de travail, qui se déferait aussitôt achevé sous l'effet de quelque malédiction. Et si l'on se disait que rien n'a aucune importance, qu'il suffit de s'habituer à faire les mêmes gestes d'une façon toujours identique, dans un temps toujours identique, en n'aspirant plus qu'à la perfection placide de la machine ? Tentation de la mort. Mais la vie se rebiffe et résiste. L'organisme résiste. Les muscles résistent. Les nerfs résistent. Quelque chose, dans le corps et dans la tête, s'arc-boute contre la répétition et le néant. La vie : un geste plus rapide, un bras qui retombe à contretemps, un pas plus lent, une bouffée d'irrégularité, un faux mouvement, la « remontée », le « coulage », la tactique de poste ; tout ce par quoi, dans ce dérisoire carré de résistance contre l'éternité vide qu'est le poste de travail, il y a encore des événements, même minuscules, il y a encore un temps, même monstrueusement étiré. Cette maladresse, ce déplacement superflu, cette accélération soudaine, cette soudure ratée, cette main qui s'y reprend à deux fois, cette grimace, ce « décrochage », c'est la vie qui s'accroche. Tout ce qui, en chacun des hommes de la chaîne, hurle silencieusement : « Je ne suis pas une machine ! »

Justement, deux postes après celui de Mouloud, un ouvrier – algérien aussi, mais aux traits plus marqués,

presque asiatiques – est en train de « couler ». Il s'est progressivement déporté vers le poste suivant. Il s'énerve sur ses quatre points de soudure. Je vois ses gestes plus agités, le mouvement rapide du chalumeau. Soudain, il en a assez. Il crie (au pontonnier) : « Ho, moins vite, là, arrête un peu les caisses, ça va pas ! » Et il décroche le plateau de la voiture sur laquelle il travaille, l'immobilisant ainsi jusqu'au crochet suivant qui la reprendra quelques secondes après. Les ouvriers des postes précédents décrochent à leur tour pour éviter un carambolage des caisses. On souffle un instant. Cela fait un trou de quelques mètres sur la chaîne – un espacement un peu plus grand que les autres – mais l'Algérien a remonté son retard. Cette fois, Antoine, le chef d'équipe, ne dit rien : il a « bourré » à fond depuis une heure, et il a trois ou quatre voitures d'avance. Mais d'autres fois il intervient, harcèle l'ouvrier qui « coule », l'empêche de décrocher ou, si c'est déjà fait, accourt raccrocher le plateau à sa place initiale.

Il a fallu cet incident pour que je réalise à quel point les temps sont serrés. Pourtant, la marche des voitures paraît lente et, en général, il n'y a pas de précipitation apparente dans les gestes des ouvriers.

Me voici donc à l'usine. « Établi ». L'embauche a été plus facile que je ne l'avais pensé. J'avais soigneusement composé mon histoire : commis dans l'épicerie d'un oncle imaginaire à Orléans, puis manutentionnaire un an (certificat de travail de complaisance), service militaire dans le Génie à Avignon (j'ai récité celui d'un camarade ouvrier de mon âge et prétendu avoir perdu mon livret). Pas de diplôme. Non, même pas le B.E.P.C. Je pouvais passer pour un Parisien

d'origine provinciale perdu dans la capitale et qu'une ruine familiale contraint à l'usine. Je répondis brièvement aux questions, taciturne et inquiet. Ma piètre mine ne devait pas détonner dans l'allure générale du lot des nouveaux embauchés. Elle n'était pas de composition : le laminage des convulsions de l'après-mai 68 – un été de déchirements et de querelles – était encore inscrit sur mes traits, comme d'autres, parmi mes compagnons, portaient la marque visible de la dureté de leurs conditions de vie. On n'en mène pas large quand on vient quémander un tout petit emploi manuel – juste de quoi manger, s'il vous plaît – et qu'on répond timidement « rien » aux questions sur les diplômes, les qualifications, sur ce qu'on sait faire de particulier. Je pouvais lire sur les yeux de mes camarades de la file d'embauche, tous immigrés, l'humiliation de ce « rien ». Quant à moi, j'avais l'air suffisamment accablé pour faire un candidat ouvrier insoupçonnable. Monsieur l'Embauteur a dû penser : « Tiens, un demi-campagnard un peu ahuri, c'est bon, ça ; ça ne fera pas d'histoires. » Et il m'a donné mon bon pour la visite médicale. Au suivant. D'ailleurs, pourquoi l'embauche d'un ouvrier à la chaîne serait-elle une opération compliquée ? Idée d'intellectuel, habitué à des recrutements complexes, des étalages de titres, des « profils de poste ». Ça, c'est quand on est quelqu'un. Mais quand on n'est personne ? Ici, tout va très vite : deux bras, c'est vite jaugé ! Visite médicale éclair, avec la petite troupe d'immigrés. Quelques mouvements musculaires. Radio. Pesage. Déjà l'ambiance (« Mets-toi là », « Torse nu ! », « Dépêchez-vous, là-bas ! »). Un médecin qui fait quelques croix sur une fiche. Ça y est. Bon pour le service Citroën. Au suivant.

Moment favorable : en ce début de septembre 1968, Citroën dévore de la main-d'œuvre. La production marche fort et on comble les trous que le mois d'août a creusé dans l'effectif des immigrés : certains ne sont pas revenus de leur congé lointain, d'autres rentreront en retard et apprendront, désespérés, qu'ils sont licenciés (« On s'en fout, de tes histoires de vieille mère malade, du balai ! »), déjà remplacés. On remplace sec. De toute façon, Citroën travaille dans l'instable : vite entré, vite sorti. Durée moyenne d'un ouvrier chez Citroën : un an. « Un turnover élevé », disent les sociologues. En clair : ça défile. Et pour moi, pas de problème : happé par la fournée entrante.

J'ai quitté le bureau d'embauche de Javel le vendredi, muni d'un papier : affecté à l'usine de la porte de Choisy. « Présentez-vous lundi matin, sept heures, à l'agent de secteur. » Et, ce lundi matin, les 2 CV qui défilent dans l'atelier de soudure.

Mouloud ne dit toujours rien. Je le regarde travailler. Ça n'a pas l'air trop difficile. Sur chaque carrosserie qui arrive, les parties métalliques qui constituent la courbure au-dessus de la fenêtre avant sont juxtaposées et clouées mais laissent apparaître un interstice. Le travail de Mouloud est de faire disparaître cet interstice. Il prend de la main gauche un bâton d'une matière brillante ; de la main droite, un chalumeau. Coup de flamme. Une partie du bâton fond en un petit tas de matière molle sur la jointure des plaques de tôle : Mouloud étend soigneusement cette matière, à l'aide d'une palette de bois qu'il a saisie aussitôt après avoir reposé le chalumeau. La fissure disparaît : la partie métallique au-dessus de la fenêtre semble ne

plus se composer que d'un seul tenant. Mouloud a accompagné la voiture sur deux mètres ; il l'abandonne le travail fait et revient à son poste, à son point de station, attendre la suivante. Mouloud travaille assez rapidement pour avoir un battement de quelques secondes entre chaque voiture, mais il n'en profite pas pour « remonter ». Il préfère attendre. Voici une nouvelle carrosserie. Bâton brillant, coup de chalumeau, la palette, quelques coups vers la gauche, vers la droite, de bas en haut... Mouloud marche en travaillant sur la voiture. Un dernier frottement de palette : la soudure est lisse. Mouloud revient vers moi. Une nouvelle carrosserie s'avance. Non, ça n'a pas l'air trop difficile : pourquoi ne me laisse-t-il pas essayer ?

La chaîne s'arrête. Les ouvriers sortent des casse-croûtes. « La pause », me dit Mouloud, « il est huit heures et quart ». Seulement ? Il m'a semblé que s'écoulaient des heures dans cet atelier gris, pris dans le glissement monotone des carrosseries et les éclairs blafards des chalumeaux. Cette interminable dérive de tôle, de ferraille en dehors du temps : une heure et quart seulement ?

Mouloud me propose de partager le morceau de pain qu'il a soigneusement défait d'un empaquetage de papier journal. « Non, merci. Je n'ai pas faim.

– Tu viens d'où ?

– De Paris.

– C'est ton premier boulot chez Citroën ?

– Oui, et même en usine.

– Ah bon. Moi, je suis Kabyle. J'ai la femme et les enfants là-bas. »

Il sort son portefeuille, montre une photo de famille jaunie. Je lui dis que je connais l'Algérie. Nous

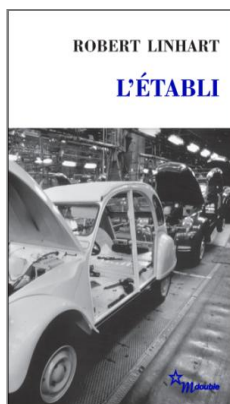
parlons des routes sinueuses de la Grande Kabylie et des falaises abruptes de la Petite Kabylie qui tombent dans la mer près de Collo. Les dix minutes ont passé. La chaîne repart. Mouloud empoigne le chalumeau et se dirige vers la première carrosserie qui s'avance.

Nous continuons à parler, par intermittence, entre deux voitures.

« Pour le moment, tu n'as qu'à regarder », me dit Mouloud. « Tu vois, c'est la soudure à l'étain. Le bâton, c'est l'étain. Il faut attraper le coup de main : si tu mets trop d'étain, ça fait une bosse sur la carrosserie et ça va pas. Si tu ne mets pas assez d'étain, ça recouvre pas le trou et ça va pas non plus. Regarde comment je fais, tu essayeras cet après-midi. » Et, après un silence : « Tu commenceras toujours assez tôt ... »

Et nous parlons de la Kabylie, de l'Algérie, de la culture des oliviers, de la riche plaine de la Mitidja, des tracteurs et des labours, des récoltes inégales et du petit village de montagne où est restée la famille de Mouloud. Il envoie trois cents francs par mois, et il fait attention à ne pas trop dépenser pour lui-même. Ce mois-ci, il a du mal : un camarade algérien est mort, et les autres se sont cotisés pour payer le rapatriement du corps et envoyer un peu d'argent à la famille. Ça a fait un trou dans le budget de Mouloud, mais il est fier de la solidarité entre les Algériens et particulièrement entre les Kabyles. « Nous nous soutenons comme des frères. »

Mouloud doit avoir une quarantaine d'années. Une petite moustache, des tempes grises, la voix lente et posée. Il parle comme il travaille : avec précision et régularité. Pas de gestes superflus. Pas de mots superflus.



Cette édition électronique du livre
L'Établi de Robert Linhart
a été réalisée le 06 mars 2013
par les Éditions de Minuit
à partir de l'édition papier du même ouvrage
(ISBN : 9782707303295).

© 2013 by LES ÉDITIONS DE MINUIT
pour la présente édition électronique.

En couverture : montage de la 2 CV, © Citroën communication.

www.leseditionsdeminuit.fr

ISBN : 9782707326973