

ROBERT LINHART

L'ÉTABLI



LES ÉDITIONS DE MINUIT

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

L'ÉTABLI

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 — bru-

talement — 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 ». A 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 ! » A 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 contremaître. »

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 invisibles : 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 ?