

Alexandre Courban

RUE DE L'ESPÉRANCE, 1935



Aguilio

A



Rue de l'Espérance, 1935

© Agullo Éditions, 2024
www.agullo-editions.com

Conception graphique : Cyril Favory
Image de couverture : Jean Batten/Smith Archive/Alamy

Alexandre Courban

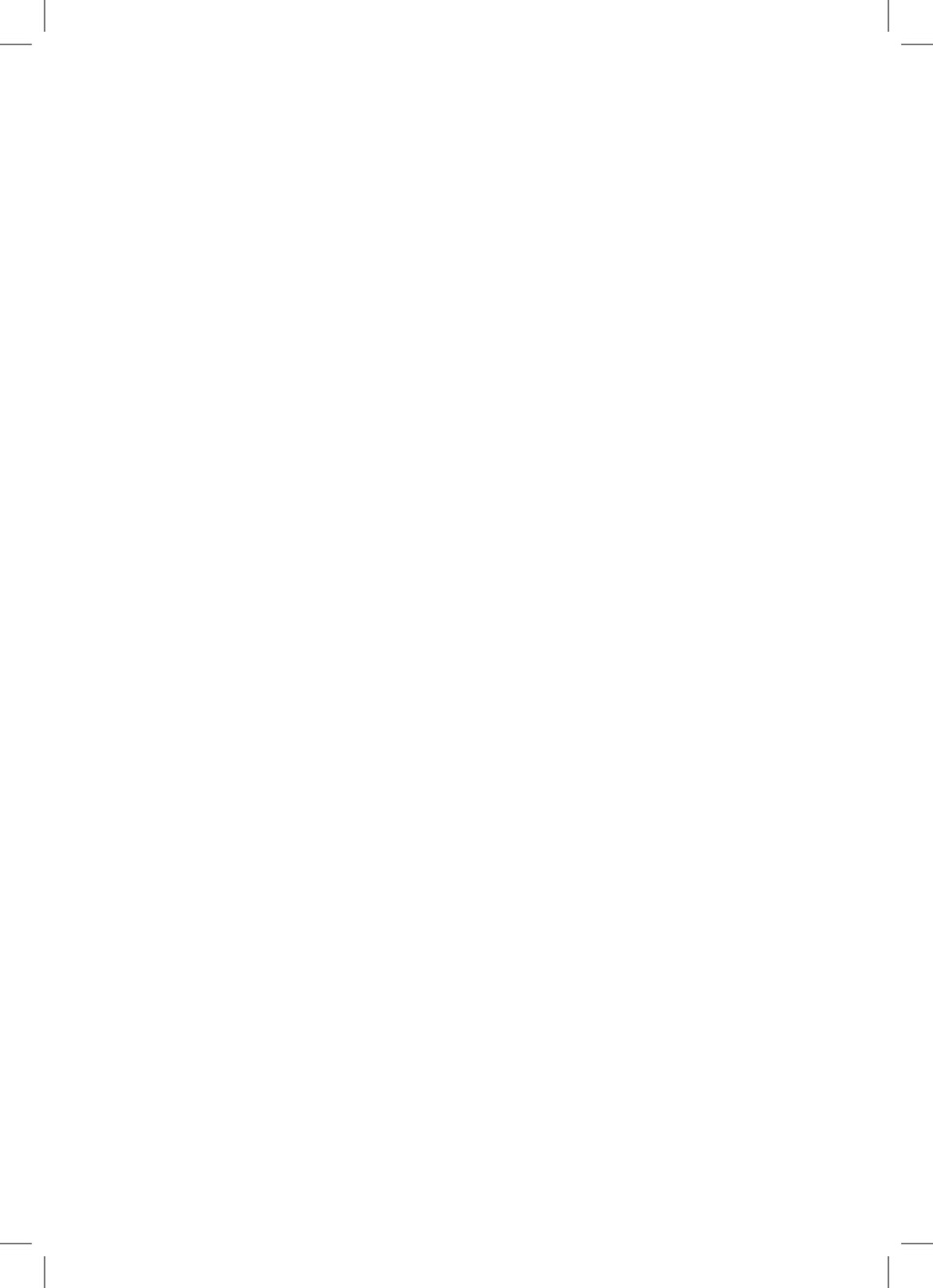
Rue de l'Espérance, 1935

Agullo



Plus tard il sera trop tard
Notre vie c'est maintenant

Extrait d'*Embrasse-moi!* (1935)
Paroles de Jacques Prévert, musique de Wal-Berg



DÉCEMBRE 1934



SAMEDI 8 DÉCEMBRE

Le vieil homme regardait le canon de blanc posé devant lui. Il retardait le moment où il allait boire son verre de vin. L'ancien tourneur-fraiseur pesait le pour et le contre. Hier, il s'était promis qu'il arrêterait le lendemain, et aujourd'hui, il était encore là. Il passa une main dans sa barbe grise comme pour y trouver une réponse et d'un revers de manche de sa veste élimée, il essuya une grosse goutte de transpiration qui lui perlait sur le front avant qu'elle ne tombât sur le comptoir. Édouard Blutoir n'enlevait jamais sa casquette. Il préférait dégouliner de sueur plutôt que de trahir sa classe en jetant l'emblème de sa condition ouvrière. Il gardait encore aujourd'hui sa carte syndicale sur lui, quand bien même il ne travaillait plus depuis quatre ans.

Longtemps il avait turbiné double dans les plus grandes boîtes de métallurgie de la région parisienne. Il s'était d'abord donné beaucoup de peine chez Breguet à Villacoublay jusqu'à ce qu'il soit renvoyé à cause d'une grève partielle; la direction le tenait pour l'instigateur du mouvement. Il avait rapidement retrouvé une place à Billancourt où il avait trimé pour le compte de la société de construction aéronautique des frères Farman. Un jour, il s'était vanté de connaître par cœur les 90 000 mètres carrés de l'atelier. Il avait ensuite trouvé une place à la

Lorraine Dietrich à Argenteuil. Les carnets de commandes étaient alors pleins et plus de dix mille moteurs d'avion sortaient chaque année de l'usine. Pour finir, il avait été embauché à la Société des moteurs Gnome et Rhône. Il avait travaillé boulevard Kellermann jusqu'à son accident en avril 1931. Il avait eu la main coupée à la reprise de six heures et demie. L'infirmier n'ouvrant pas avant huit heures, personne n'avait pu lui faire de pansement avant son transfert à l'hôpital. Quelques jours plus tard, il avait été jeté sur le pavé, sans ménagement.

On pouvait maintenant le trouver presque tous les jours au comptoir du troquet qui faisait l'angle avec la rue de l'Amiral-Mouchez. C'était l'occasion pour lui d'échanger quelques mots avec d'anciens camarades de l'atelier des hélices. Il lui arrivait parfois de boire plus que de raison. Blutoir chantait alors l'un des motets appris quand il était enfant de chœur puis regagnait son logis en titubant sous l'effet de l'alcool.

Il était seize heures quand Luigi Balzola entra dans la salle du café. Le secrétaire du syndicat des métaux de Gnome et Rhône avait rendez-vous avec le responsable de la rubrique sociale de *L'Humanité* pour évoquer les conditions de travail à l'usine du boulevard Kellermann. Il adressa un salut amical à Blutoir avant d'aller s'asseoir à l'une des tables les plus reculées de l'entrée et de sortir un exemplaire de son journal. Trois mille métallos avaient débrayé hier à Javel contre la fermeture des usines Citroën. Les uns après les autres, les ouvriers de la tôlerie, de la chaîne et de la peinture avaient croisé les bras. Ils voulaient savoir exactement à quelle date et pour combien de temps seraient fermés les ateliers. Une délégation réclamait l'application des quarante heures et les certificats

permettant l'inscription au chômage. Une réunion aurait lieu lundi à la Bourse du Travail.

La bistrote était en train d'éplucher des pommes de terre pour préparer le potage du soir. Elle s'interrompit pour lui porter une tasse de café brûlant qu'elle posa sans un mot devant lui.

— Merci *mólto*, la remercia Balzola.

Il lui était reconnaissant pour cette attention presque maternelle alors même que ce jus bouillant était une véritable lavasse. La mère Poupart s'employait toujours de son mieux, parfois maladroitement, pour satisfaire les habitudes de sa clientèle qu'elle connaissait depuis les temps. La femme du patron s'en retourna ensuite silencieusement à sa cuisine.

Balzola découvrait avec stupéfaction la nouvelle provocation orchestrée par Mussolini en Abyssinie. Une dépêche de Rome annonçait un nouvel incident frontalier en ces termes : « *Un groupe d'Abyssiniens équipés d'un canon et de mitrailleuses a attaqué dans l'après-midi du 5 décembre un poste italien isolé. Les renforts venus des postes voisins de Somalie italienne ont chassé les assaillants, les obligeant à abandonner derrière eux une grande quantité d'armes et de chameaux.* »

— *Brigante!* s'exclama tout à coup l'Italien dans sa langue natale. *Ecco* la guerre qui arrive...

Balzola se souvenait de l'envoi d'armes en mer Rouge dénoncé par les matelots du port de Naples l'été dernier. Il se rappelait également le récent voyage du général De Bono dans la colonie italienne de la corne de l'Afrique. Le militant antifasciste craignait les intrigues de l'impérialisme mussolinien dans cette partie du monde. Il réfléchissait à tout cela quand la porte du café s'ouvrit.

Gabriel Funel apparut dans l'encadrement du chambranle. Blutoir reconnu le journaliste de *L'Humanité*. Il y avait dans son allure quelque chose de distingué qu'on ne s'attendait pas à voir chez un communiste. Le vieil ouvrier mutilé avait échangé avec lui plusieurs années auparavant à l'occasion d'un reportage à Argenteuil.

Funel se dirigea tout de suite vers la table de Balzola.

— Salut Luigi ! lui dit-il en lui tendant la main.

— *Ciao* Gabriel ! répondit-il. Prends la chaise.

Cela faisait des années que Luigi Balzola renseignait le quotidien de la rue Montmartre. Il était l'un des correspondants ouvriers qui écrivaient régulièrement au journal pour témoigner des conditions de travail à l'usine. Ce réseau d'informations rédactionnelles était l'objet d'une surveillance étroite. Les autorités françaises voyaient dans cette organisation originale des lecteurs les plus engagés de *L'Humanité* un vaste appareil d'espionnage économique, voire militaire, au profit de l'URSS.

— On a décidé de publier une grande enquête sur les travailleurs de France pour accompagner le lancement de la nouvelle formule du journal, expliqua Gabriel.

— Bonne *idea*, ponctua l'Italien.

— Et nous avons choisi pour commencer de parler de la situation des métallos, révéla Gabriel.

— Je suis à la *disposizione* du mouvement.

Ensemble, ils détaillèrent les différents thèmes à aborder dans cette nouvelle série d'articles. Incontestablement, il fallait évoquer les conditions de travail difficiles des métallurgistes de la Société des moteurs Gnome et Rhône. Mais il était nécessaire de montrer aussi la collusion entre industriels et militaires. Une entreprise comme celle-ci enregistrait des bénéfices de plus en plus

importants. Elle était sur le point de passer de cinq à huit millions de francs.

Gabriel continuait de prendre des notes sous la dictée du secrétaire du syndicat quand Blutoir quitta le bistrot en chantonnant les vêpres.



DIMANCHE 9 DÉCEMBRE

La journée de Georges Roux touchait presque à sa fin. Le conducteur de la rame 316 avait une ultime boucle à accomplir. Lui qui connaissait parfaitement le tracé depuis la place d'Italie jusqu'à la gare du Nord se réjouissait à l'idée de découvrir dans quelques années la prolongation de la ligne jusqu'à la porte de Pantin dont le conseil municipal avait adopté le principe en juillet.

Le machiniste remonta le quai comme il en avait l'habitude. Un passager était déjà installé à bord de la seule voiture de couleur rouge, réservée aux voyageurs de première classe. Les autres wagons, tous verts, étaient encore déserts. Par expérience, Georges Roux savait qu'ils se rempliraient au fur et à mesure des arrêts. Par l'escalier opposé, il remarqua un jeune abbé avec une valise qui remontait à la surface. L'ecclésiastique avait dû s'attarder un instant sur le quai en arrivant de la gare du Nord.

Cela faisait plus de quatorze ans maintenant que le machiniste avait intégré la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris. Il aimait cette impression de voyage au centre de la Terre. Georges Roux avait pourtant grandi au pied des Alpes.

Il y avait d'abord une courbe à gauche pour quitter la place d'Italie, puis un virage à droite avant de descendre

sous le boulevard de l'Hôpital et arriver presque une minute et trente secondes plus tard à Campo-Formio.

Par prudence, il réduisit son allure avant la sortie du tunnel, pour parer à toute éventualité. Un grincement strident signala l'entrée de la rame en station. Il était impossible au conducteur d'empêcher ce bruit métallique bien connu des habitués du réseau.

Quelques personnes – Georges Roux en compta sept – patientaient le long du quai. Trois d'entre elles se tenaient à la hauteur de la voiture de première classe, exactement sous le panneau indiquant la position du wagon.

Les portes s'ouvraient à peine que le conducteur perçut aussitôt de l'agitation dans la station. Une jeune femme s'était précipitée à l'intérieur du wagon central.

— Au secours! Vite, vite! Aidez-moi! cria-t-elle.

Quelques voyageurs changèrent de direction et s'avancèrent jusqu'au milieu du quai pour regarder ce qu'il se passait.

Joséphine Dambon venait de trouver le corps d'un homme inanimé qui baignait dans une mare de sang. Elle observa avec horreur un couteau profondément planté dans le cou. La jeune élève à l'école d'infirmières de la Salpêtrière comprit tout de suite que la veine jugulaire interne avait été tranchée.

— Il n'y a malheureusement plus rien à faire pour lui, annonça-t-elle au contrôleur de la ligne en se relevant.

Le commissaire Bornec du quartier de la Gare arriva rapidement à Campo-Formio. Une brigade d'agents cyclistes sur le point de prendre leur service de nuit l'avaient précédé de quelques minutes. Deux d'entre eux étaient restés à l'extérieur de la station pour en empêcher l'accès aux usagers qui voulaient s'y engouffrer.

— La circulation est interrompue jusqu'à nouvel ordre, expliquait l'un des gardiens de la paix à une jolie femme toute pomponnée en ajustant sa pèlerine sur le dos.

— Zut alors! Je dois y être dans vingt minutes, maronna-t-elle. Je ne dois pas avoir plus de quinze sous en poche. Je ne peux même pas prendre un taxi. Je ne serai jamais à l'heure. Et puis rezut alors!

— Quand il y a espoir, faut pas hésiter à faire des frais, tenta un vieil homme derrière elle en clignant l'œil gauche en direction des hirondelles.

— Vous, vous m'embêtez pas! Va falloir que j'y aille à pinces. Zut, flûte et crotte! rouspéta-t-elle.

Bornec salua les deux plantons de service et descendit les marches d'escalier. Il passa devant le conducteur de la rame et le contrôleur de la ligne en pleine discussion avec le chef de station. Les deux autres agents de la brigade cycliste prenaient les identités des voyageurs sous le choc.

Le commissaire s'approcha du corps de la victime poignardée. Il était allongé de tout son long sur le plancher du métro. L'homme était probablement tombé de son siège au moment où le machiniste avait freiné avant d'entrer en station. Son feutre avait roulé à terre devant lui. Il avait la bouche ouverte et le regard vitreux.

Bornec remarqua tout de suite que le couteau avait été enfoncé jusqu'à la garde. Il considéra l'hypothèse du suicide comme invraisemblable, tout en sachant qu'il appartiendrait au légiste de le confirmer. Le commissaire estima que l'assassin avait probablement agi quelques instants avant que le métro ne quittât la place d'Italie.

Il observa avec attention le manche du couteau. Il avait sans doute été fabriqué à partir d'une corne animale, certainement celle d'une chèvre ou d'un mouton sauvage.

Le commissaire s'étonna qu'on pût abandonner ce type d'objet. Ou alors le tueur avait voulu signer son ouvrage et envoyer un message.

Bornec retira délicatement la lame avec son mouchoir en prenant soin de ne pas effacer les éventuelles empreintes. Il constata avec surprise sa forme originale. Elle ressemblait étrangement à une feuille large et incurvée. « On dirait une feuille de laurier », convint-il intérieurement.

Il cherchait maintenant le portefeuille de la victime qu'il devina dans la poche bombée de la veste. Il y trouva une carte de la Société des moteurs Gnome et Rhône établie au nom d'André Legendre. Bornec recopia cette information dans son carnet. Il s'approcha ensuite de la voyageuse qui avait donné l'alerte, son memento toujours à la main :

— J'aimerais tout simplement entendre votre témoignage, lui expliqua-t-il.

— Je ne sais pas trop quoi dire de plus. J'ai déjà tout raconté à l'agent là-bas, lui assura-t-elle en désignant l'un des gardiens de la paix.

— Je vous écoute, dit-il d'une voix ferme.

— Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, j'ai aperçu cet homme qui tanguait alors même qu'il était assis. C'était étrange de voir quelqu'un se balancer ainsi d'avant en arrière.

Bornec l'invita d'un geste de la main à poursuivre son récit.

— L'homme a soudainement disparu sous son siège quand le métro s'est arrêté. J'ai cru qu'il avait une crise d'épilepsie. Comme je suis élève infirmière, précisa-t-elle en insistant davantage sur le mot infirmière, j'ai voulu lui porter secours. C'est là que j'ai vu qu'il avait été

poignardé. J'ai vite compris qu'il était trop tard. Il s'était vidé de son sang.

— Et ensuite ?

— Le contrôleur de la ligne est arrivé à la hâte et le chef de station vous a immédiatement appelé, résuma-t-elle.

— Vous n'avez vu personne descendre de la voiture ? la questionna Bornec qui devinait déjà la réponse.

— Non. Personne. Seulement la victime. (Elle ajouta :) Vous avez vu le couteau ? Enfoncé jusqu'à la garde. Celui qui a fait ça doit être sacrément fort.

Le commissaire n'apporta aucun commentaire.

— On vous convoquera pour enregistrer votre déposition. Vous pouvez y aller maintenant.

La jeune femme se dirigea vers la sortie de la station. Un agent de la brigade cycliste la raccompagna jusqu'à la surface. Bornec synthétisa en quelques mots leur échange dans son carnet : « infirmière », « épilepsie », « force », « jugulaire ».

Il fallait maintenant trouver l'adresse de la victime pour se rendre à son domicile. Le commissaire projetait de téléphoner le lendemain à la première heure au bureau du personnel de la Société des moteurs Gnome et Rhône pour l'obtenir. Il irait ensuite boulevard Kellermann interroger les employés de l'usine d'aviation qui travaillaient avec André Legendre.

Le conducteur de la rame tournait en rond sous les regards du contrôleur de la ligne et du chef de station. Bornec se dirigea vers eux pour les prévenir qu'il plaçait sous scellés le wagon du drame.