

Valérie, 55 ans, dont trente-huit à La Redoute, le 13 mai à Méricourt. «Si je vais au travail par mes propres moyens, je ne pourrai plus manger.»



# Bus des mines

## Tout le monde descend

Mis en place dans les années 30 par les usines du Nord pour acheminer les ouvrières du bassin minier, les cars se sont raréfiés avec le déclin industriel. Le tout dernier s'arrêtera le 30 juin. La fin d'une époque.



Par **NICOLAS RICHAUD**  
Envoyé spécial dans le Nord-Pas-de-Calais  
Photos **AIMÉE THIRION**

Il est 5 h 57. Comme tous les matins, Valérie grimpe dans le «bus des mines», qui commence sa tournée à Méricourt, dans le Pas-de-Calais, et effectue 80 kilomètres et une dizaine d'arrêts pour desservir trois sites de l'entreprise de vente à distance La Redoute, à Roubaix et Wattlelos (Nord). Cheveux blonds mi-longs et regard vif, Valérie salue le chauffeur et s'installe deux rangées derrière lui. «On ne va pas le laisser tout seul.»

«J'aurai fait l'équivalent de 17 fois le tour du monde dans ce bus», dit-elle. A 55 ans, elle en a passé trente-huit à La Redoute, à Wattlelos, où elle a été successivement emballieuse, ramasseuse, contrôleuse aux stocks et employée aux retours. Elle y est entrée en 1975, à 17 ans. «Ma grande sœur y bossait et elle m'avait dit qu'ils cherchaient du monde. Quinze jours après, j'étais embauchée.» Une période qui prendra fin le 1<sup>er</sup> juillet, date à laquelle La Redoute a décidé d'arrêter le bus des mines, qui achemine gratuitement des salariés



Les «filles des mines» dans leur bus vers 1980.

de leur domicile, dans l'ex-bassin minier du Pas-de-Calais, jusqu'à leur lieu de travail dans le Nord, et les ramène chez elles à la fin de la journée.

### Trente salariées au pied du mur

«Financièrement, ça ne sera pas tenable. Si je vais au travail par mes propres moyens, je ne pourrai plus manger», constate t-elle. Acheter, assurer et utiliser une voiture lui coûterait 500 euros par mois, une dépense que ses 1250 euros net mensuels – primes et 13<sup>e</sup> mois compris – ne lui permettent pas d'assumer. Et ce ne sont pas les 1900 euros de primes

proposés par La Redoute pour passer le permis qui changeraient la donne.

Comme elle, près de 30 salariées de l'entreprise vivant dans le Pas-de-Calais mais aussi dans le Nord ont été mises au pied du mur il y a quelques mois. L'arrêt du bus ne leur offre-t-il que deux perspectives : se débrouiller pour faire la route ou ne plus venir du tout. Un coup dur pour celles qu'on appelle toujours les «filles des mines». Un surnom donné il y a plusieurs décennies par les gens du Nord à ces milliers de femmes qui travaillaient dans les usines de Roubaix et des environs, mais qui étaient originaires du Pas-de-Calais voisin, alors fertile en mineurs de fond.

La Redoute, La Lainière, Sartel... Toutes les grandes entreprises textiles du Nord avaient mis en place ce transport gratuit pour les salariées. En 1926, la direction de la Lainière (qui a fermé ses portes en 2000) avait pris contact avec la Compagnie des chemins de fer du Nord pour demander la mise en place de la ligne Libercourt-Wattlelos afin de faciliter le déplacement des salariées du Pas-de-Calais. Requête refusée. La Lainière a alors lancé l'un des tout premiers bus des mines au début des années 30. Un dispositif qui s'est généralisé entre les années 50 et 70. Cette logistique

était complexe et surtout coûteuse pour les usines, mais, en ce temps-là, Watrelos, Tourcoing et Roubaix n'étaient pas encore les zones sinistrées d'aujourd'hui, au contraire. «Les usines textiles poussaient comme des champignons, le Nord-Pas-de-Calais, c'était la vache à lait de la France», se souvient Francis Bohée, coprésident de l'association Les Amis de la Lainière et du textile. Considéré comme l'historien local, il a travaillé trente-cinq ans à la Lainière de Roubaix avant d'en être licencié en 1996.

### En bigoudis le samedi matin

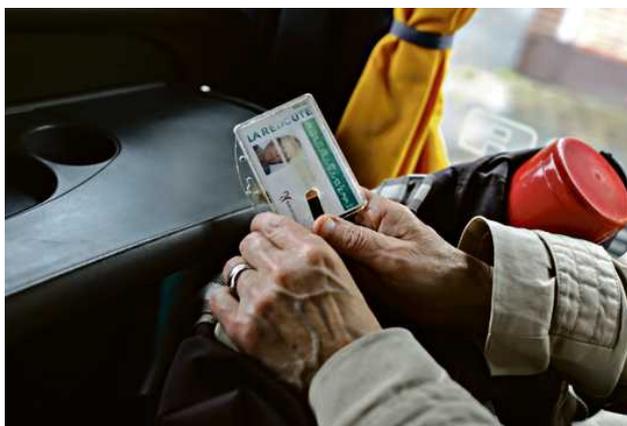
A l'époque, plus de 5 000 filles du Pas-de-Calais, souvent issues de l'immigration polonaise, étaient déposées chaque jour près de leur entreprise par plusieurs dizaines de bus des mines. «Il y avait un tel besoin de main-d'œuvre dans le Nord que les industries du coin sont allées les chercher dans le Pas-de-Calais jusqu'à Liévin, à plus de 50 km, raconte celui qui a fini sa carrière en tant que contre-maître. Elles ont mis en place ces bus pour que la distance ne décourage pas les filles des mines de venir travailler dans le Nord.»

Pourquoi des filles? «Parce que ramasseuse, emballuse, tout ça, c'était vu comme des "métiers de femme". Elles travaillaient toutes dans la fabrication. Il n'y en avait pas une dans les bureaux, où les postes étaient dévolus aux gens du Nord, à des hommes pour l'essentiel, explique Francis Bohée. Pour elles, c'était le seul débouché. En dehors des mines, il n'y avait rien dans le Pas-de-Calais.»

Les bus ont peu à peu disparu du paysage au rythme des suppressions d'emplois et des fermetures d'usines durant les «trente pitieuses», selon l'expression de l'économiste Nicolas Baverz, sur fond de déclin industriel et de mondialisation. Jusqu'à ce qu'il n'en reste qu'un: celui qu'empruntent encore pour quelques semaines Valérie et ses collègues.

6 h 12. Premier arrêt, Noyelles-sous-Lens. Danièle et Jacqueline escaladent les marches du bus. «Bonjour tout le monde!» s'écrient-elles gaillardement avant de s'installer. Elles aussi ont été embauchées à La Redoute grâce à leurs grandes sœurs qui y travaillaient. «A l'époque, c'était plus familial, on avait envie de venir travailler.» L'histoire de ce bus, c'est aussi celle de leurs 20 ans. «Dans les années 70, certaines arrivaient le samedi matin avec des bigoudis, bien maquillées, pour aller directement au bal le soir. D'autres ne repassaient même pas chez elles en revenant du bal et montaient directement dans le bus en jupes larges, pour aller travailler», se souvient Valérie. La sainte Catherine (patronne des filles à marier) et la saint Eloi (patron des travailleurs) étaient des jours de fête. «On ramenait toutes des bouteilles. Ces soirs-là, le bus tanguait, mais pas parce qu'il y avait des trous dans la route.»

A travers la vitre du car, les maisons en brique rouge se succèdent de village en village. Ce matin, certaines dorment. D'autres se racontent des «cafougnettes», («bêtises» en ch'ti), mais les années ont passé. La majorité des filles des mines ont désormais entre 50 et 60 ans. «C'est plus calme aujourd'hui. On papote, on se raconte les aléas de nos vies, ce que deviennent nos petits.» Fini le temps où il y avait des chefs de car. Des femmes, souvent les doyennes, qui avaient pour rôle de rappeler à l'ordre les plus jeunes qui faisaient trop de bruit en s'amusant et empêchaient les autres de dormir. Elles étaient aussi là pour régler les problèmes de places, quand une fille s'essayait sur le siège d'une autre. A l'époque où les bus étaient pleins, les places se répartissaient à l'ancienneté. «Les premières années, j'ai eu droit à un strapon-



Le 13 mai, à bord du bus des mines, qui démarre à 5 h 57 et parcourt 80 kilomètres.

tin», se rappelle Valérie. Aujourd'hui, de nombreuses rangées de ce bus, climatisé, sont vides.

### De la famille Pollet au groupe Pinault

«A l'époque, on ne passait pas le permis à 18 ans, on n'avait pas de voitures, rappelle Jacqueline. C'est nos maris qui déposaient les enfants chez la nourrice. On ne les a pas beaucoup élevés, on n'était pas souvent à la maison.» Certaines commençaient à 5 heures du matin et se levaient donc à 3 heures. Aujourd'hui encore, les journées sont longues :

7 h 45-17 h 15 et près d'une heure et demie de transport en moyenne pour toutes, qu'elles viennent des environs de Douai ou de Lens. Les arrêts défilent: Harnes, Leforest, Aubry, le bus se remplit, les cafougnettes fusent, les souvenirs s'égrènent. «En 1973, La Redoute a voulu faire payer le bus aux dernières embauchées: 5 francs la semaine alors que ça allait rester gratuit pour les plus anciennes. Un matin, pour protester, aucune d'entre nous n'est descendue du bus à l'arrivée, raconte Jacqueline. La direction est venue voir et il n'y a même pas eu de discussion. En trente secondes, c'était réglé, les bus étaient de nouveau gratuits pour

toutes. A l'époque, l'usine ne tournait pas sans nous.» Autres temps, autre rapport de force. En décembre, le débrayage pour contester l'arrêt du bus n'a guère mobilisé et n'a pas fait changer d'avis la direction.

La Redoute, plus les filles en parlent au présent, plus le ton est grinçant. «Dès les années 90, on s'est dit qu'on entrerait dans une période difficile, on sentait que les temps changeaient», souffle Valérie. En 1994, le groupe Pinault rachète La Redoute. Au revoir la famille Pollet, le paternalisme, le patron qui passe dans les ateliers pour serrer la main des ouvriers, bonjour le «managerialisme», la culture du chiffre, les boss sans visage. «On a l'impression de n'être que des statistiques, des pourcentages, des graphiques, débite à une cadence de mitraillette une ancienne qui aura bientôt quarante ans de boîte. On nous traite en quantité négligeable, des moins que rien, de la poussière qu'on frotte sous le tapis. Il fallait voir le cadre qui a décidé ce plan et avec qui on a essayé de discuter: "C'est moi qui parle, c'est moi qui décide." Un macho, un phalocrate et un conard.»

Contrairement à Valérie, cette ouvrière ne quittera pas La Redoute en juillet. Elle est à quelques mois de la retraite et s'est résignée à faire du covoiturage jusqu'à ses 62 ans. «Il faut être réaliste. A nos âges, Pôle Emploi ne va rien nous proposer.» Pour le bus, elle a un temps pensé lutter mais s'est fait une raison. «Vu le nombre qu'on est, les débrayages, ça ne sert à rien. Et puis, je n'ai pas bossé pendant quarante ans pour me retrouver à cinq devant une porte à faire grève.»

### Covoiturage ou reconversion

7 h 45. Les filles sortent du car et se dirigent vers l'usine de la Martinoire, à Watrelos. «Depuis l'annonce de la suppression du bus, elles ne parlent que de ça», dit le chauffeur. Le 22 novembre, ce qui n'était qu'un bruit de couloir était confirmé et se répandait comme une traînée de poudre parmi les filles. «Je l'ai appris dans le bus, se souvient Valérie. J'étais très en colère, jamais je n'aurais pensé perdre mon boulot.» Comment ce bus accordé pendant des dizaines d'années pouvait-il être supprimé du jour au lendemain? «Il s'agissait d'un accord verbal, explique Jean-Claude Blanquart, délégué CFTD à La Redoute. Dans une affaire similaire, il y a quelques mois, la justice a estimé que mettre un véhicule à disposition de salariés, sans que cela soit écrit noir sur blanc, relève de l'usage. Ce n'est pas un avantage acquis.» L'occasion était trop belle pour l'entreprise de diminuer ses coûts, alors que le chiffre d'affaires s'effondre depuis deux ans. «C'est vrai que ce bus coûtait cher [260 000 euros par an, ndlr], mais on a proposé des solutions, dont la mise en place de deux minibus... La direction n'a rien voulu entendre.» Le bus fera son ultime trajet le 30 juin. Pas de quoi abattre les filles des mines. «Elles ont une mentalité de battantes», dit Jean-Claude Blanquart. Au final, une dizaine d'entre elles ont bénéficié d'une préretraite. Deux seront à la retraite d'ici au 1<sup>er</sup> juillet. Les autres vont soit faire du covoiturage, soit se reconverter.

Au milieu de son salon où courent ses deux petits-enfants, Valérie pense à l'après. «Je suis en train de faire mon CV, le premier de toute ma vie.» A plus de 50 ans, elle est «prête à tout pour travailler. Je ferai de l'intérim, des petits boulots, peu importe». Elle reprend: «A cause des horaires, de la route, j'ai parfois délaissé les gens que j'aimais, c'est mon seul regret. J'étais si souvent au travail que parfois mes enfants me disaient: "Tu préfères La Redoute à nous."» Avant de relever la tête: «Même si c'est de la manutention, moi, je suis fière. Jusqu'à la fin, je resterai une "fille des mines", je le ferai même graver sur ma tombe.»