

Cahiers du
MONDE RUSSE

Cahiers du monde russe

Russie - Empire russe - Union soviétique et États
indépendants

47/4 | 2006
Varia

Josette Bouvard, Le métro de Moscou

Dietmar Neutatz

Traducteur : Valentine Meunier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/monderusse/6740>
ISSN : 1777-5388

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 30 décembre 2006
Pagination : 853-855
ISBN : 978-2-7132-2098-2
ISSN : 1252-6576

Référence électronique

Dietmar Neutatz, « Josette Bouvard, Le métro de Moscou », *Cahiers du monde russe* [En ligne], 47/4 | 2006, mis en ligne le 03 juillet 2009, Consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/monderusse/6740>

Ce document a été généré automatiquement le 3 mai 2019.

2011

Josette Bouvard, Le métro de Moscou

Dietmar Neutatz

Traduction : Valentine Meunier

RÉFÉRENCE

Josette BOUVARD, **Le métro de Moscou. La construction d'un mythe soviétique**. Paris : Éditions du Sextant, 2005, 319 p.

- 1 Le métro de Moscou est l'un des grands mythes de l'Union soviétique. « Nous construisons le meilleur métro du monde » – proclamaient au début des années 1930 les hommes liges de Stalin, Lazar Kaganovič et Nikita Hruščev, alors à la tête du comité du parti de la ville de Moscou et qui, en cette qualité, avaient la haute main sur le projet de construction. Les travaux débutèrent en 1931, les deux premières lignes furent achevées en 1935 et présentées fièrement à la population soviétique, ainsi qu'aux visiteurs étrangers, comme une preuve de l'efficacité et de la supériorité potentielle du système soviétique. À peine était-il mentionné que les projets d'un métro souterrain remontaient à la fin du XIX^e siècle et qu'ils étaient bien avancés avant la Première Guerre mondiale, mais que la révolution de 1917 avait retardé pour des années leur mise en œuvre. De même ne s'attardait-on pas sur le fait que la conduite propagandiste des travaux s'était très vite avérée un gaspillage monumental et irrationnel de ressources humaines et matérielles, typique de la période stalinienne.
- 2 Cependant, l'histoire de la construction du métro ne constitue pas le cœur de cet ouvrage. Elle est abordée dans le premier tiers du livre et forme une sorte de toile de fond de la véritable problématique. Josette Bouvard s'intéresse avant tout au mythe du métro. Ce mythe est né dès la phase de construction et est devenu une composante fondamentale du métro. Il s'exprime en premier lieu dans la célèbre architecture des stations et de leurs vestibules en surface, ainsi que dans les récits collectifs – dictés – qui relatent « comment nous avons construit le métro ». Dans le cadre du projet conçu par Maksim Gor'kij sur

l'« histoire des fabriques et des usines », on travaillait en parallèle à la réalisation du projet de construction et à son histoire : des ouvriers sélectionnés, « héros du travail », des fonctionnaires du parti communiste et de l'Organisation pour la jeunesse, ainsi que des ingénieurs, devaient témoigner, avec l'aide d'écrivains, de la manière dont ce formidable ensemble architectural avait vu le jour et comment le fait de travailler pour le métro avait changé leur personnalité. Le métro devait « forger l'homme nouveau ». Le métropolitain moscovite devint ainsi le réceptacle d'une symbolique lourde de sens : celui d'une ère nouvelle, d'un mode de vie meilleur, en un mot, de la vision du communisme.

- 3 Comme le rappelle Jean-Louis Cohen dans sa préface, J. Bouvard tomba dès 1965 sous le charme du métro lors d'un séjour à Moscou. Lorsqu'il fut possible d'accéder aux archives moscovites dans les années 1990, elle choisit cet édifice comme objet de recherche de sa thèse de doctorat en études slaves. Elle y analysait le métro comme la vaste construction d'un mythe et mettait en perspective les textes rédigés autour du projet avec l'architecture, la décoration et la symbolique des stations, en les envisageant comme un système de signes, une clé pour comprendre l'utopie stalinienne. Elle publie aujourd'hui un ouvrage qui s'appuie sur sa thèse soutenue en 1998. Il est structuré en trois parties : la première décrit l'histoire du métro, des premiers plans, à l'orée du *xx^e* siècle, jusqu'à l'achèvement de la quatrième tranche de travaux en 1954. La deuxième partie s'intéresse au projet contemporain de « l'histoire du métro ». Dans la troisième, la plus longue, l'auteur analyse l'architecture et l'aménagement des stations.
- 4 J. Bouvard explore systématiquement et de façon évocatrice ce que représentait le métro moscovite pour l'Union soviétique de Stalin. Le métro était et est une forme de représentation du système et une vision d'avenir, qui échoua certes pitoyablement, mais qui demande à être considérée comme un élément fondamental de l'identité soviétique. L'auteur décrit la diversité des moyens employés pour produire cette représentation aux visées mobilisatrices et identitaires. Outre les articles de presse et les affiches, y contribuèrent des récits autobiographiques, des poèmes, des documentaires, des romans, mais encore une démonstration quotidienne grâce à la confrontation au jour le jour avec la réalisation, unique au plan international, de cet ouvrage. J. Bouvard ne se cantonne cependant pas à la fabrication du mythe, elle se consacre intensément à son analyse sémantique. Elle systématise et décode la structure des signifiés véhiculés par le mythe, le discours qui lui est inhérent.
- 5 L'auteur atteint cet objectif de manière très convaincante. On regrette juste un peu l'absence d'un dialogue plus approfondi avec la littérature scientifique. Les recherches effectuées depuis sa thèse de doctorat de 1998 sur le métro et sur la classe ouvrière sous Stalin sont certes citées dans la bibliographie, mais peu présentes dans le texte. Tout au long du livre, la majeure partie des propos est directement étayée par les sources. S'il n'est guère opportun d'adapter les résultats de recherche acquis sur la base de sources à la littérature secondaire parue entre-temps, il aurait au moins été possible à certains endroits d'insérer des renvois.
- 6 Les dossiers de la rédaction de l'« histoire du métro » constituent une source unique pour enquêter sur le projet de recherche historique de l'époque, mais aléatoire dès lors que l'on s'intéresse à la réalité des chantiers, si on ne les confronte pas à d'autres sources. En se concentrant sur une perspective prédéterminée par l'autoreprésentation, la première partie laisse place, lorsqu'elle aborde la réalisation du projet, à certaines positions hasardeuses. L'auteur aurait pu faire mieux ressortir le fait que l'image des komsomols enthousiastes – un élément central du mythe de la construction du métro – n'était pas

représentative de la réalité du chantier. J. Bouvard laisse entendre que la « mobilisation » des komsomols des usines moscovites ne se déroula pas sans accrocs, mais ne fournit pas d'informations plus précises. Elle omet de mentionner, comme d'autres sources l'ont depuis attesté, que sur les 13 000 komsomols prétendument « mobilisés », seuls 7 400 environ apparurent sur le chantier du métro, et que nombre d'entre eux le furent après une brève période. Les multiples formes d'insubordination et les stratégies pour réduire les exigences de rendement, exercées par la majeure partie des ouvriers, sont traitées en quelques lignes. Les motifs qui se cachaient derrière ces comportements sont effleurés très sélectivement : conditions de vie misérables, mauvais approvisionnement et une fébrilité générée par la direction du parti qui faisait fi de toute organisation rationnelle du travail. J. Bouvard n'arrive pas à dépasser l'image officielle de la « compétition socialiste » pour questionner la réalité. Il en va de même en ce qui concerne les initiatives culturelles et éducatives destinées aux ouvriers du chantier : l'énumération des « bases de culture » et « coins rouges » voile la misère qui faisait le quotidien des premières années (sur lesquelles l'ouvrage se concentre). On pourrait lire par endroits tout autrement les bilans positifs émanant des textes au service de l'autoreprésentation et repris par l'auteur. Une sélectivité plus grande dans ce premier tiers du livre aurait permis de mettre plus en relief la distorsion entre mythe et réalité. Dans la présentation de J. Bouvard, ils tendent à se fondre, ce qui n'est pas sans poser problème.

- 7 Ces critiques ne doivent cependant pas minorer la contribution de l'auteur, car le cœur de l'ouvrage ne s'intéresse précisément pas à la réalité mais au mythe. Cette approche, qui est spécifiquement la sienne, est originale. Elle pose des questions intéressantes et interroge les sources de manière créative. Même si de nombreux faits traités ne sont pas nouveaux, J. Bouvard établit des corrélations inédites et éclairantes et qui n'ont, nulle part ailleurs, été pensées sous cette forme et avec cette cohérence.
- 8 Dans l'ensemble, il s'agit donc d'un ouvrage qui vaut la peine d'être lu, contenant beaucoup de réflexions intelligentes sur la représentation politique, sociale et culturelle et sur l'émergence d'un ensemble architectural : de la rédaction collective de journaux de bord à ce qui fait du métro une œuvre d'art globale et à la manière dont les grandes figures de la mythologie stalinienne s'y retrouvent, en passant par la composition des opus commémoratifs publiés pour l'inauguration en 1935 et par l'adaptation de l'aménagement architectural au « plan général de reconstruction de Moscou ». Par ce biais, le métro de Moscou devient un miroir aux mille facettes de l'époque stalinienne et de la vision communiste. Josette Bouvard montre dans son livre ce que ce miroir donne à découvrir et quels en sont les sens. Elle met ainsi au jour l'autoreprésentation d'une époque, qui par bonheur est déjà si loin derrière nous que l'usager contemporain moyen du métro ignore ce que signifient les messages intrinsèques de sa réalisation.