

LES TRAVAUX FÉMININS D'EXÉCUTION AUX DÉBUTS DE L'AVIATION EN RÉGION MARSEILLAISE

Clément Ader, Alberto Santos-Dumont, Louis Blériot, Henri Farman, Roland Garros, Léon Morane, Maryse Bastie, Didier Daurat, Pierre Latecoère, Antoine de Saint-Exupéry, Jean Dabry, Henri Guillaumet, Jean Mermoz, Hélène Boucher, Maurice Nogues, et surtout Henri Fabre le Marseillais, créateur de l'hydravion... la liste serait longue encore de ces êtres d'exception, au génie créatif ou aux exploits valeureux, qui ont marqué l'aube du XX^e siècle en même temps que la naissance de l'aviation.

Nous nous attacherons ici à de plus humbles personnalités, des femmes chargées d'assurer dans l'anonymat total les tâches les plus modestes : entoiluses, tapissières, mécanographes, cantinières...

Que l'on nous entende bien : si nous avons choisi pour les identifier le terme d'« agents d'exécution », à l'heure des périphrases où l'on n'ose plus dire qu'un chat est un chat, où le balayeur est devenu « technicien de surface », il ne s'agit pas pour nous de ménager la susceptibilité de petites gens, de ces employées classées au plus bas de l'échelle hiérarchique, mais de les englober dans un terme générique qui nous permettra, dans une tranche d'histoire locale, d'étudier la vie sociale et laborieuse d'un personnel auquel avant nous aucun, semble-t-il, n'a songé à donner la vedette.

Selon l'historien Charles Carrière, « il n'est d'histoire que dans un cadre connu, pour une époque délimitée et des hommes donnés ».

Le cadre ? Bien sûr, c'est Marseille. Un Marseille où, peu s'en souviennent presque un siècle plus tard, les élites politiques, industrielles, scientifiques sont enflammées, à la suite de l'exploit de l'ingénieur Henri Fabre (le 28 mars 1910), par la nécessité qui pointe de créer une plateforme aérienne commerciale. Marseille est déjà « porte de l'Orient » avec son port maritime ; par un aéroport pour hydravions, chacun rêve de la voir devenir « porte sur le monde ».

Et, bien entendu, la race provençale étant imaginative, on pense le situer à la Capelette, à proximité de la gare du Prado, ou à Montfuron, à 2 km de la Canebière, ou au bout de l'avenue du Prado (où il suffirait de remblayer la

plage, de la Pointe-Rouge au Roucas-Blanc): on voyait la vie en rose au bord de la Grande Bleue!

L'Aéro-club, créé dès 1908, le voulait en 1922 à proximité de la Canebière, en plein centre-ville et la Chambre de Commerce, en 1927, voulait toujours l'hydroport sur la place du Prado, ce qui tenait plus de la poésie que d'un sens réel de la navigation, fût-elle aérienne.

C'est l'époque où les débats, animés puis rapportés par Gustave Bourrageas dans son quotidien *Le Petit Marseillais* gardent leur vigueur jusqu'en 1930. Ils ont donc illustré toute cette période de la « Belle Époque » où les jolies femmes portaient ombrelle, bottines et tournure¹. – mais qui s'écroula brusquement à l'approche de la Grande Guerre – jusqu'à celle où les garçonnnes, cheveux courts et taille basse, ont lancé la première étape de l'émancipation féminine.

C'est pourtant dès 1920 qu'a été créé officiellement (mais inauguré le 20 octobre 1922), sans mettre fin aux supputations qui précèdent, un « terrain d'aviation » pour hydravions où venait d'être installée, la même année, une base pour deux dirigeables.

Si nous parlons de ces aérostats, c'est parce que, des premiers ballons libres avec aéronautes inventés en 1783 par Pilatre de Rozier – suivi dans cette entreprise quelques semaines plus tard par les frères Montgolfier – jusqu'à l'aile Delta, aux ULM, au parapente, en passant par le parachute, le planeur et jusqu'au dirigeable bien entendu, tous ont été construits en France en requérant le travail des « entoileuses ».

Ce mot, évidemment, ne pouvait être utilisé à l'origine, quand les ballons étaient constitués d'un globe de soie vernie, de chanvre, de coton ou de lin; il est bien certain que la couture de ces tissus – chacun d'eux étant apte à constituer une « toile » – était, par tradition, réservée aux femmes. Un homme toutefois s'y employa; il se faisait appeler « couturier ». Peut-être rêvait-il d'être l'égal de Paul Poiret; il resta, cependant, anonyme.

Réflexion faite, lorsqu'à l'orée du XX^e siècle, quelques avionneurs passionnés – au nombre desquels les frères Breguet, Louis Blériot, les frères Voisin – bricolaient dans leur atelier, demandaient-ils la collaboration d'une femme pour l'entoilage de leur œuvre? Ou furent-ils eux-mêmes entoileurs?

Quoi qu'il en soit, cette profession resta éminemment féminine dans l'industrie et survécut de manière très active jusqu'à la fin des années 60: les ouvrières habillaient encore – de toile, bien entendu – la gouverne des DC3, ces derniers avions à stationner sur la piste (on ne disait pas encore le « tarmac ») non à l'horizontale mais en position oblique par rapport au sol.

Nous avons même appris, en menant quelque recherche, que dans un musée de la région parisienne consacré au transport aérien, on utilisait encore l'une d'elles: une survivante d'un temps révolu, mais survivante en mauvais

1. Tournure: jupon à armature métallique faisant bouffer la jupe vers l'arrière du corps.

état car, ayant souhaité la contacter, nous avons su qu'elle était en arrêt-maladie et, nous a précisé l'interlocuteur masculin qui nous renseignait, en raison de conditions de travail qui l'ont amenée à « craquer ». Bien qu'il nous ait laissé entendre que la défaillance de cette ouvrière était due à l'isolement dans un monde masculin un peu rude, nous avouons n'avoir pas eu assez d'audace pour le soumettre à un interrogatoire qui l'aurait probablement indisposé.

Nous ne pouvons néanmoins pas envisager que les conditions de travail d'une entoileuse d'aujourd'hui soient comparables à celles que vivaient ses premières consœurs : celles qui ont œuvré dans ces hangars métalliques installés à Marignane en 1922, aux toits de tôle ondulée et aux portes constituées de grandes bâches à fermer rapidement par temps de mistral, faute de quoi le toit... s'envolait plus facilement que les « aéroplanes » de bois en cours de montage ou de révision.

Ces hangars ne s'améliorèrent pas mieux que l'ensemble des infrastructures de l'aéroport, au moins jusqu'à la fin des années 20.

Lorsque commença, au cours de cette décennie, la mise en place des lignes commerciales régulières que des pionniers héroïques avaient à cœur de maintenir coûte que coûte, il n'était pas rare de voir des metteurs au point ou des « mécanos » travailler tout au long de la nuit pour un décollage prévu à l'aube. L'hiver était rude, les hangars ne recevant aucun chauffage, mais les étés étaient plus durs encore quand, dès la lumière allumée, des nuées de moustiques torturaient les ouvriers. Seule parade : pendant que l'un d'eux travaillait, lumière électrique coupée, à l'aide d'une lampe-torche sur une pièce de moteur, un autre, la tête emmitouflée comme lui d'une cagoule, s'évertuait à l'éventer pour chasser les insectes.

Pourquoi en aurait-il été autrement des entoileuses, soumises aux mêmes exigences d'horaire quand elles devaient réparer une toile dans l'urgence ? La législation du travail existait déjà mais l'amour du travail bien fait, lui existait encore, étayé, dans ce monde neuf, par le sentiment de participer à l'émergence d'un projet national qui ne manquait pas de grandeur.

À la faveur de notre propre fonction d'assistante sociale du travail, nous avons connu et suivi plusieurs de ces ouvrières. Nous n'évoquerons que l'une d'entre elles, muée en tapissière au cours de sa carrière. Par discrétion pour les membres de sa famille qui vivent encore, nous ne livrerons que son prénom.

Carlottine, d'origine italienne mais de nationalité française, était née à Marseille aux derniers mois du XIX^e siècle, d'une mère célibataire qui mit au monde quelques années plus tard une autre fille conçue, elle légitimement. L'entente ne régnait pas entre les deux sœurs ; la cadette, prétendant à une carrière artistique, ne se contentait pas d'humilier son aînée : elle fit mille démarches inavouables pour spolier Carlottine, restée célibataire.

Lorsque nous l'avons connue en 1959, Carlottine s'apprêtait à quitter la capitale où la fermeture du Centre de Révisions de Marignane l'avait « exilée » en 1953 en même temps que la majorité des quelque 800 ouvriers d'Air France qui vécurent très mal cette expérience. Aujourd'hui encore le CRM reste dans la mémoire des anciens de l'escala de Marignane, même pour ceux qui en ont seulement entendu parler – mais tellement, et avec tant de regrets! – de sa « délocalisation ». Le CRM est désormais, pour eux, symbole d'un temps révolu mais qui fut heureux, amorcé dans l'euphorie de la fin des hostilités.

Au physique, Carlottine, nouvelle retraitée, était assez pitoyable: des lombalgies la condamnaient à se déplacer en position oblique, exactement comme stationnaient ces DC3 dont nous venons de parler. Son moral joua vraisemblablement un rôle bénéfique sur son état de santé: quelques mois après le début de sa retraite, sa pension « liquidée » – donc rassurée sur ses moyens d'existence – logée dans le quartier populaire du Panier où elle avait vécu sa jeunesse, bien suivie médicalement et accueillie dans notre ville par les « anciens » avec lesquels elle avait débuté, elle avait retrouvé une joie de vivre que les persécutions de sa sœur modéraient mais n'éteignaient pas.

Les souvenirs de son expérience professionnelle, ceux surtout de ses débuts, nourrissaient facilement nos conversations et nous possédons encore un très joli sac à ouvrage qu'elle avait confectionné à notre intention avec un talent de tapissière accomplie, puisqu'au fil au temps l'entoileuse avait dû diversifier son activité.

Sans doute est-il utile de rappeler, avant de nous acheminer vers la seconde carrière de Carlottine, que le rôle des entoileuses était loin d'être négligeable pour la sécurité du pilote et de ses éventuels passagers.

Recrutée en 1928 un peu par hasard, à la faveur d'une conversation avec une voisine marseillaise dont le frère avait trouvé un emploi sur l'aéroport, Carlottine avait été « formée sur le tas ». Les jeunes filles de la bonne société ne s'attachaient pas encore à décrocher le bachot; certaines passaient le brevet élémentaire mais la plupart, surtout dans les familles les plus modestes, se contenaient d'atteindre le certificat d'études. Nous ne sommes pas sûre que Carlottine l'ait obtenu.

Elle eut la tâche, au sein d'une équipe féminine composée d'une douzaine d'ouvrières, d'habiller les avions tout entiers – ou leurs ailes seules selon le type d'appareil – d'une toile légère, puisqu'il ne fallait pas alourdir la carlingue de bois. Il s'agissait là d'un travail de couture, c'est le cas de le dire, de grande envergure, néanmoins très minutieux par l'application et le sérieux qu'il imposait; lorsqu'il s'agissait de réparer une toile, le soin requis n'était pas moindre. Comme dans la plupart des ateliers de couture dits de « confection pour dames » qui fonctionnaient « en ville » (c'est-à-dire à Marseille) par le travail des « petites mains » placées sous l'autorité de contremaîtresses, l'ouvrage se déroulait dans la bonne humeur et la camaraderie, souvent accompagné des chansons à la mode fredonnées par l'équipe. Le chef d'atelier (toujours un homme) gouvernait tout ce petit monde, ce qui n'était

pas forcément facile dans le domaine administratif quand surgissaient grossesses ou maladies ou quand la discorde, rare heureusement, menaçait d'enclencher un crêpage de chignons !

La bonne humeur de ces femmes, jeunes pour la plupart, était d'ailleurs entretenue par leurs collègues masculins qui, bien que n'ayant pas du tout les mêmes tâches qu'elles, voisinaient avec plaisir dans les grands hangars ou à la cantine et ne manquaient pas de les taquiner : une de leurs facéties consistait, par exemple, quand une ouvrière avait laissé ses chaussures de ville au vestiaire commun devant son armoire personnelle, à en enduire de colle forte les semelles et à les fixer au sol. Restait à ces messieurs à se débrouiller pour l'observer au moment où elle enfilerait ses chaussures.

Bien ancrée dans son métier, Carlotte n'avait cure de promotion professionnelle : gagner sa vie convenablement lui suffisait. Le salaire d'embauche pour un mécanicien de piste sur notre hydroport était en 1929 de 5 francs par heure ; nous pouvons supposer que les entoileuses gagnaient moins de 3 francs. Leur salaire était majoré d'une indemnité de blouse destinée à l'entretien de celle que chacune portait obligatoirement.

Évidemment, leur compétence n'était pas hiérarchiquement valorisée comme elle le serait aujourd'hui en fonction du degré de responsabilité qu'elle impliquait ; par le seul fait qu'elles étaient femmes, elles étaient cantonnées dans leur filière, considérée comme subalterne par rapport à celles des ouvriers masculins. Mais le poste de contremaîtresse, direz-vous ? En vérité, y accéder était un rêve que peu caressaient : le népotisme jouait... et joua très longtemps.

Malgré sa relative insouciance quant à son avenir, Carlotte s'était affiliée aux Retraites Ouvrières et Paysannes créées depuis 1910. En 1933, elle fut recrutée par Air France où sa couverture sociale devint celle, rapidement organisée, des employés de la Compagnie. Rappelons, pour tracer le cadre social de cette époque déjà très lointaine, que l'AMG (Assurance médicale gratuite) fonctionnait depuis la loi du 15 juillet 1893, au moyen de bons mensuels délivrés par un service préfectoral (le Service départemental d'hygiène sociale) au bénéfice des « petites gens » qui pouvaient ainsi être soignés gratuitement ; devenue Aide médicale dans les années 60, l'AMG a pour équivalent aujourd'hui la CMU.

En 1932, l'accès aux Caisses patronales d'Allocations familiales marque un grand pas. Carlotte, restée célibataire sans enfant, n'y prétendit jamais. Enfin les accidents de travail, depuis la loi du 9 avril 1898, étaient couverts par un fonds de garantie. Hélas, souvent mortels, ils égrenèrent les débuts de l'Histoire de l'aviation.

Ainsi, malgré la conscience professionnelle de notre équipe marseillaise d'entoileuses et de leurs homologues d'autres aéroports (Paris et Toulouse notamment), quelques alertes se produisirent qui auraient pu évoluer tragiquement et jeter en outre le discrédit sur leur métier. Le 14 avril 1928, par exemple, Costes et Le Brix, à cause du mauvais état du terrain, en roulant à

l'aube pour décoller, endommagèrent une aile inférieure de leur Bréguet. Rappelons que les premiers avionneurs, par souci de légèreté comme de sécurité, construisaient des machines dont l'ensemble (ailes et carlingue) étaient de bois enveloppé de toile; une autre de leurs préoccupations premières était l'équilibrage de l'ensemble. Les entoileuses n'ayant pu être prévenues (elles n'avaient pas de téléphone, il fallait aller chercher chacune d'elles à son domicile) et le temps des aviateurs étant compté, ils prirent la décision rapide de désentoiler une partie équivalente de l'autre aile inférieure; ce qui démontre que, aussi légère que soit la toile et malgré les efforts des concepteurs, elle avait un certain volume et un poids certain. Aussi les ouvrières qui les manipulaient étaient-elles sujettes aux maux de dos; ignorant le distinguo entre visières et ossature, elles disaient avoir « mal aux reins ».

Songeons aux conditions matérielles de leur travail! Elles ont d'ailleurs fort peu évolué avec le temps. Nous nous souvenons, pour notre part, d'avoir essuyé, presque cinquante ans plus tard, la réprobation de Germaine Poinso-Chapuis (alors présidente d'une commission préfectorale d'étude sur l'emploi féminin dont nous étions membre) pour avoir accordé à un journaliste que ces conditions – incluant dans les hangars l'exposition à tous les vents et à tous les écarts de température, des postes parfois acrobatiques – étaient inadaptées à la condition féminine. Nous avons même entendu une responsable des relations humaines dans une Direction du matériel déclarer: « les femmes qui travaillent là ont un chromosome Y »!

Malgré ce, la conscience professionnelle – heureusement! – resta intacte dans l'ensemble des entreprises comme au sein de la Compagnie Air France où, sans doute, elle était stimulée par le slogan: « tout avion qui décolle est un avion neuf ».

L'aviation commerciale cependant, au fil des années 30, se développa. Si les passagers téméraires de la décennie précédente ne disposaient que de fauteuils d'osier non fixés au sol, dans des cabines où parfois s'infiltrait la pluie, lorsque se déclara la Seconde Guerre Mondiale, les cloisons étaient décorées de panneaux marquetés ou d'étoffes capitonnées, les fauteuils étaient larges, recouverts de tissus (parfois de velours), que protégeaient des têtes. Carlottine trouva là un moyen, dirions-nous aujourd'hui, de se « recycler » en tapisserie dans un poste de travail moins astreignant pour ses douleurs lombaires qui néanmoins l'affectèrent jusqu'à l'heure de sa retraite.

Aujourd'hui, en 2010, la construction aéronautique s'est depuis longtemps industrialisée. Les avions sont toujours plus grands, toujours plus rapides, sans doute plus confortables. Leur assemblage et leur entretien se font dans des hangars aux dimensions de cathédrale. Il n'est plus besoin de cousette.