

Le salaire de la vie

Ghislaine Tormos
Avec Francine Raymond

Le salaire de la vie

Notre travail coûte trop cher,
disent-ils

Don Quichotte éditions

www.donquichotte-editions.com

© Don Quichotte éditions, une marque des éditions du Seuil, 2014.

ISBN : 978-2-35949-191-3

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

« Ils aimeraient qu'on n'ait jamais existé. »

Philippe

« Au rythme de leurs discours
bien ficelés, culpabilisants,
Pendant que le monde tourne
comme leurs moteurs,
Le nôtre s'effondre au profit de
certains saboteurs. »

Frank, a.k.a. Kash Leone

Je déteste être en retard mais la grève des routiers m'a bloquée pendant plus d'une heure sur l'autoroute A 1. Nous sommes en novembre 2002 ; on n'a pas encore inventé Pôle emploi. À Aulnay-sous-Bois, l'ANPE est au centre de la ville et une vague lueur d'espoir vient de surgir au cœur de ma lassitude. J'ai rendez-vous à 14 heures, peut-être la fin de la galère.

Sur le trottoir, plus d'une centaine de femmes se bousculent pour pénétrer à l'intérieur de l'agence. Visiblement, nous avons toutes répondu à la même annonce. J'entre dans la danse à mon tour, en jouant des coudes. J'imagine, vue d'en haut, ma tignasse brune et frisée se perdre dans un champ de bonnets, de capuches et de chevelures plus ou moins sages.

Quelques jours auparavant, un courrier m'informait que l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois recrutait des CMI, et en particulier des femmes. CMI ? « Conducteurs de moyens industriels ». Sans trop comprendre, je m'imagine déjà au volant de gros engins à grandes roues. Un permis poids lourds,

en plus de mes permis auto et moto, cela ne me fait pas peur.

Un conseiller de l'agence nous invite à prendre place dans une pièce blafarde, sans fenêtre. Il faut se serrer un peu, il n'y a pas de places assises pour toutes ces dames. Le show va pouvoir commencer.

« Vous savez que le gouvernement a la volonté de féminiser les entreprises à tous les niveaux. C'est essentiel, le constructeur automobile PSA veut jouer le jeu de la parité, et c'est pour cela que vous êtes ici. » Le recruteur de l'ANPE cultive son look rétro. Un débardeur sans manches sur une chemise rayée ornée d'un nœud papillon. Il chausse ses lunettes pour bien lire les mots qui défilent sur son écran. « Horaires décalés, travail à la chaîne en équipe et en deux fois huit heures. » Au fur et à mesure qu'il avance dans sa démonstration, des femmes quittent la salle les unes après les autres. De cent quatre-vingts au début de la réunion, nous ne sommes plus que soixante-dix à la fin. Pour ma part, je reste car je n'ai rien à perdre. Je suis prête à tout pour décrocher un *vrai* CDI. Sans lui, je ne suis pas socialement fiable, je ne suis rien. Un jour, un vendeur d'encyclopédies a même refusé de me vendre des livres avec facilités de paiement en trois versements, parce que je n'avais pas le contrat de travail qu'il fallait. Je suis veuve depuis six ans, avec mes trois enfants à charge. À la mort de mon second mari, j'ai dû me remettre au travail. Jusqu'à maintenant, je n'ai fait qu'enchaîner les petits boulots, souvent payés au noir : garde de personnes

âgées, aide-soignante, femme de ménage, extra dans la restauration, maçon, carreleur, caissière dans un bar-tabac – ce job était mon dernier et mon seul contrat à durée indéterminée, mais au bout de deux années le commerce a fermé. Six ans de précarité, c'est long et usant. Alors travailler à l'usine, pourquoi pas, mais je ne sais toujours pas en quoi consistera le travail. Je remplis les formulaires pour passer des tests comme on joue son va-tout, comme on abat sa dernière carte.

Cette usine, je la connais de l'extérieur depuis sa construction, c'est ce qui est troublant. Enfant, sur la route des vacances, on passait souvent devant avec mes parents. Je me souviens des immenses hangars qui poussaient au milieu des champs, de la marée de véhicules multicolores qui semblaient minuscules depuis l'autoroute, rangés les uns à côté des autres à l'image des petites voitures de mon frère. Avec mes yeux d'enfant, c'était inimaginable qu'il puisse y avoir des hommes travaillant à l'intérieur de ces gros blocs de Lego froids. Plus tard, je découvrirai que la tante Miléna, sœur d'un père que je n'ai jamais rencontrée, avait été ouvrière au sein de l'atelier peinture. On racontait dans la famille qu'elle devait ingurgiter beaucoup de lait pour ne pas s'intoxiquer.

Six mois après le bonhomme au nœud papillon et le mystérieux CMI, une enveloppe officielle de l'ANPE arrive dans ma boîte aux lettres. Je l'espérais fort mais n'osais trop y croire. Tous mes amis me le répétaient : « Être embauché à PSA, c'est un peu

comme rejoindre l'administration. Des usines qui fabriquent des voitures françaises, cela ne fermera jamais, c'est pour la vie. » J'ai réussi les tests de compréhension et d'habileté et donc prouvé mes qualités pour travailler à l'usine. Nous sommes onze femmes retenues sur les cent quatre-vingts venues le premier jour.

Le soleil de juillet inonde le parking de l'usine. Nous avons rendez-vous avec Freddy Mercury : le recruteur de PSA est le sosie conforme du chanteur de Queen – quelques cheveux en plus peut-être. Il est chargé de nous faire visiter l'atelier où nous sommes censées travailler. Jeanne, enceinte de jumeaux, n'a rien dit de sa grossesse ; avec Isabelle, Céline, Maria, Naïma et Faïza, nous formons un groupe sympathique, jeune et plein de vie. J'ai trente-neuf ans, le verbe haut, prête à me retrousser les manches.

Ensemble, nous contemplons l'usine PSA d'Aulnay. Cent soixante-dix hectares de terrain, partiellement occupés par des bâtiments. Des hangars sans étages, posés les uns à côté des autres. Vingt et un kilomètres de routes intérieures, le tout au milieu de grands espaces verts avec une belle variété d'arbres, des lapins qui surgissent au coin de chaque motte d'herbe. Derrière l'usine : un parking géant, où des centaines de voitures alignées attendent d'être embarquées dans des wagons déjà immobilisés sur les voies ferrées, ou dans des camions de transport qui vont et viennent sans interruption à la sortie la

plus proche de l'autoroute. Je suis impressionnée mais pas question de le montrer. Je n'imaginai pas qu'une telle effervescence mécanisée puisse exister dans un lieu aussi champêtre. Nous franchissons la grille de la porte numéro 2 et pénétrons dans l'enceinte du site. En fin de compte, il se peut que je me plaise ici.

L'atelier ferrage, c'est là où nous travaillerons. Serrées les unes aux autres, nous y découvrons un univers qui nous laisse bouche bée. Dans ce vaste hangar, tout résonne et cliquette, des gerbes de feu jaillissent à chaque soudure des centaines de robots, plusieurs dizaines de caristes perchés sur leur car à fourche circulent en tous sens, alimentant chaque îlot en pièces métalliques. Univers de feu et de métal noyé dans une odeur de tôle brûlée qui pique le nez. Tout y est noir et poussiéreux. Le bruit est si assourdissant que je n'entends plus ce que disent les filles. C'est en criant que nous nous adressons la parole. Les ouvriers nous observent comme des bêtes curieuses : à l'évidence, jamais aucune femme n'est entrée dans cette usine. « Nous voilà embarquées sur un sacré bateau », murmure Jeanne. Naïma et Faïza ne veulent rien montrer de leur désarroi. Au contraire, elles redoublent de minauderies : à chaque poste de travail, elles cherchent lequel de ces messieurs aurait le physique le plus à leur goût.

Le recruteur de PSA nous prie de mettre des lunettes. Il promet que nous n'aurons que très rarement à charger les robots de ces lourdes pièces

métalliques comme le font les ouvriers mâles, sous nos yeux. On nous demandera seulement de les dépanner et de les surveiller. Des carcasses de voitures nues sans moteur ni roues sortent des lignes. Je glisse à l'oreille de Faïza : « Ça ira, ça ne sera pas trop crevant. » En attendant, onze femmes, coquettes et enjouées, déambulent toute la matinée dans les allées de l'atelier tandis que Freddy Mercury se demande comment il va bien pouvoir gérer la situation et éviter que les ouvriers émoussillés n'abandonnent leur poste.

Le lendemain, les affaires sérieuses commencent. Au vestiaire des femmes, nous découvrons nos uniformes dans les casiers qui nous sont affectés. Les chaussures de sécurité, une tenue d'un bleu franc et massif, un pantalon sans forme et une veste rayée d'une bande rouge et blanche sur l'épaule gauche. Trop petits ou trop grands, mais jamais à la bonne taille. Le règlement est strict à l'intérieur de l'usine : on nous explique que nous devons toujours porter ce que les recruteurs appellent la « tenue image ». En un tour de main, Naïma et Faïza parviennent à transformer ce sac à patates, dix fois trop large pour leurs corps minces, en une tenue des plus sexy : la veste, qui leur arrive au genou, nouée à la taille à la façon d'un paréo, le décolleté dégagé au-delà du raisonnable. Pour le coup, l'image de PSA se retrouve radicalement « féminisée ».

« Bonjour, madame, autant vous le dire tout de suite, je ne suis pas favorable à la féminisation

de l'usine. » Monsieur M. est mon responsable de groupe (RG) ; trapu et moustachu, il vient de raccrocher son téléphone dans lequel il a longuement érupté contre son interlocuteur. Il me propose de m'asseoir avant d'ajouter : « Ce n'est pas un métier de bonnes femmes, et surtout au ferrage. Sachez que si j'ai quelque chose à dire, avec moi, vous le saurez ! »

Je demande : « La réciproque est-elle vraie ?

— D'accord... je vois à qui j'ai affaire », rétorque-t-il simplement.

C'est mon premier jour à l'usine. Monsieur M. vient de m'indiquer l'équipe avec laquelle je vais travailler. Ils sont une dizaine d'ouvriers, âgés d'une vingtaine d'années, tous assis autour d'une table dans l'aire de repos. Un jeune garçon blond à lunettes se présente : il est PZ.

« Mon nom, c'est Christophe, Totof pour les intimes. » Il parle vite, ses gestes sont mesurés, je comprends qu'il s'agit d'un pilote de zone. Tiré à quatre épingles, pas un seul pli sur son uniforme, il me fait l'effet d'un intello qui se serait égaré à l'usine. Lui ne charge pas les robots. Il s'occupe de la maintenance des lignes, intervient dès qu'il y a un problème et surveille les « opérateurs », c'est-à-dire les ouvriers. JR, mon responsable d'unité, hiérarchiquement sous le RG, m'encourage :

« Tu vas devoir te familiariser tout de suite avec la langue PSA. UEP, PZ, PDQ, GP.

— Tu devrais plutôt lui donner un dictionnaire ! » s'amuse Totof. Leur complicité me rassure un peu.

Devant les robots, je recule d'un pas : « Comment vont-ils faire pour ne pas entrer en collision et me broyer sur place dans leur drôle de danse synchronisée ? » Face à moi, ils sont cinq. Leurs immenses bras métalliques sont terminés par des pinces qui avancent, pivotent, stoppent un instant, donnent l'impression de réfléchir, attendent que le robot d'à côté ait accompli son travail puis poursuivent leur mouvement. Ma tâche consiste à charger sur deux tables fixes munies de pinces de soudure toutes les pièces nécessaires à la fabrication de la porte avant droite de la C2. Je découvre qu'il y a trois mille deux cents points de soudure sur cette voiture ! La porte côté passager, sur laquelle je travaille, avec ses barres de sécurité, ses charnières, ses raidisseurs, sa doublure, est la partie la plus lourde de la voiture. Le rideau se ferme, le robot se déploie, une fois les soudures achevées, il attrape la pièce et continue seul son travail. Et si son trajet était mal calculé et qu'il défonçait le rideau de Plexiglas censé me protéger ? Heureusement, le cycle des robots est calculé au millième de seconde, tenant compte du nombre de pièces qu'un ouvrier peut charger à la minute. J'ai l'impression d'être dans un film de science-fiction.

John, un pilote de zone à l'apparence joviale, a été désigné pour accompagner mes premiers pas de CMI et me servir de tuteur. « On chronomètre la cadence de travail des ouvriers les plus rapides pour calculer le cycle du robot, m'explique-t-il. En moyenne, cinquante portes à l'heure. »

Je l'ignore encore à ce moment-là, mais les cinq prochaines années de ma vie, je vais les passer en compagnie de ces monstres froids et calculateurs, et je devrais me concentrer quatre cent vingt minutes par jour sur les mêmes gestes et chercher à les exécuter le plus rapidement possible. Le recruteur de PSA n'avait donc pas dit la vérité : j'allais bel et bien donner à manger à des robots au féroce appétit. Six tonnes de pièces métalliques, c'est le poids qu'il me faudrait soulever quotidiennement.

John ne cesse de me mettre en garde : « Charge bien tes réserves, ton bac doit être rempli à fond. Ça va très vite, si tu ne te fais pas de réserves, tu n'auras jamais le temps de suivre. Et la ligne ne doit jamais s'arrêter. » Mon corps ne résistera pas, comment vais-je tenir le coup ? Il me faut non seulement maîtriser le maniement des robots mais aussi acquérir des notions d'électricité, de mécanique, de soudure.

Le soir, abruti de fatigue, je me plonge dans mes notes. Les muscles de mes bras sont en feu, des fourmillements engourdissent mes mains en permanence. Je dois me sensibiliser à la pneumatique, apprendre à gérer une carte RECOR, connaître la loi d'Ohm, intégrer la check list de la prise de poste, les règles de la TPM (Total Productive Maintenance) sans parler de l'organigramme du ferrage, RU, RG, CIR, PZ, affectés aux portes avant, aux portes arrière, au capot et bien sûr la signification de tous les sigles. Car si je veux mon CDI, il faut que je décroche un CQPM, un « certificat de

qualification paritaire de la métallurgie ». J'ai douze mois pour y parvenir. Mes trois enfants s'amuse à me faire réciter mes leçons. « T'es la meilleure, maman ! » me lance Raphaël, mon bout de chou de dix ans, comme un coach à son champion avant le match. J'ai beaucoup de mal à tout assimiler en même temps. Lætitia, mon ado de quinze ans, a peur pour ma santé. Quant à François, du haut de ses dix-neuf ans : « Faut que tu mates ces robots, maman, sinon, ils vont te compresser à la César ! »

Un soir, le téléphone sonne à la maison. C'est Monsieur M., mon RG :

« Bonsoir la mère Tormos ! – c'est ainsi qu'il m'appelle. Je vous ai préparé l'historique de l'usine, toutes les informations à propos du site que vous n'aurez pas à chercher, ça vous aidera pour votre rapport de fin de stage. Et puis, si vous avez besoin de quelque chose pour les enfants, n'hésitez pas, vous savez où me trouver. » Au fil des semaines, nous avons appris à nous apprécier. Il n'était pas tendre avec les ouvriers, beaucoup le détestaient farouchement, mais c'était un meneur d'hommes, intransigeant sur le travail et la discipline. Il ne me faisait pas de cadeau mais je commençais à aimer son exigence. « Si la mère Tormos y arrive, vous pouvez y arriver », répétait-il aux ouvriers. C'était sa façon à lui d'accompagner la féminisation du ferrage.

Jeanne a abandonné son poste au bout de deux mois. Sa grossesse a été découverte. Le travail est

trop dur pour une femme enceinte. Avec les autres filles, nous rions moins souvent mais nous tenons bon. Le plus dur est de maintenir la cadence et de dompter nos corps meurtris. Je maigris à vue d'œil mais je suis en train de gagner des bras de catcheur.

De nous toutes, c'est Céline qui s'en sort le mieux. Elle avait déjà travaillé en intérim au ferriage. Seulement, elle a son franc-parler et à l'usine, on n'aime pas trop les grandes gueules. Isabelle se passionne pour l'électricité, elle est intelligente et a bien envie de progresser dans ce domaine. Mais dans la formation pour devenir CMI, cette hypothèse n'a pas été prévue.

Parfois, Totof s'arrête près de mon poste et prend le temps de me donner des conseils. Il est difficile de travailler et de parler en même temps, sous peine de planter la ligne. Je l'écoute. Dès qu'il y a une panne, je peux souffler enfin. Quelques minutes d'accalmie pendant lesquelles j'ai enfin le loisir de remonter mon pantalon ou de me moucher le nez. Je me surprends à les espérer. Les robots, eux aussi, ont besoin de se reposer, huit fois par jour, il nous faut changer les mises, ces petits embouts de cuivre qui servent à souder les pièces entre elles. Lors de ces rares moments de répit, je ne suis plus un robot programmé pour charger d'autres robots mais une ouvrière qui a le droit de faire marcher son cerveau.

La première fois que j'ai dû changer une mise, seule devant mes tables de chargement, j'ai crié pour réclamer de l'aide, mais personne ne m'a entendue.

Personne pour venir à ma rescousse, alors je me suis lancée. Des étincelles de plus en plus grandes ont soudain jailli de la soudure. À l'évidence, je n'avais pas placé les embouts dans le bon sens. Résultat : plus d'une dizaine de portes fichues. Je savais que Monsieur M. ne me le pardonnerait pas. Alors John, mon tuteur, censé être un homme jovial, s'est mis à m'insulter : « T'es conne ou quoi ? Faut pas sortir de Saint-Cyr pour changer des mises ! » En chemin pour aller à la cantine, je l'ai pris entre quatre-z-yeux : « Plus jamais tu t'adresses à moi sur ce ton ou je t'en colle une. Je ne suis pas ton chien, et je te rappelle que je suis ici pour apprendre. » Abasourdi par ma réaction, il a marmonné entre ses dents et reluqué ses chaussures. Tous les copains de l'équipe étaient pliés de rire. « Maintenant, s'est exclamé Totof, s'adressant à John, tu as compris à qui tu avais affaire ! »

Avant que mon responsable d'unité n'ait été mis au courant, Amanda, un retoucheur algérien, un peu bourru, d'une cinquantaine d'années, qui m'appelait toujours « la fille » et ne comprenait pas pourquoi une femme faisait ce travail et bossait comme un homme, a pris un car à fourche, chargé les dix portes abîmées et s'est dirigé à l'extérieur de l'usine vers les bacs à caffutage. On y jette tout ce qui est irrécupérable et remis à la fonte. Amanda a fait disparaître les traces de mes bêtises et personne n'a bronché. J'ai compris que les ferreurs m'avaient acceptée parmi eux. Fiers d'avoir une fille dans l'équipe et qu'elle devienne une bonne ouvrière.

RÉALISATION : NORD COMPO À VILLENEUVE-D'ASCO
IMPRESSION : CPI FIRMIN DIDOT AU MESNIL-SUR-L'ESTRÉE (EURE)
DÉPÔT LÉGAL : JANVIER 2014. N° 114354 (00000)
IMPRIMÉ EN FRANCE

