

numéro

18

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Travail et travailleurs maritimes,

XVIII^e-XX^e siècle :

du métier aux représentations

I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2



revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Travail et travailleurs maritimes

Le numéro 18 de la *Revue d'histoire maritime* se compose de deux groupes de contributions. Le dossier principal, qui donne son titre à ce numéro, comporte douze textes consacrés au travail et aux travailleurs maritimes du XVIII^e siècle à la fin du XX^e. Il s'agit d'un champ scientifique à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. Ce n'est pas une simple histoire ouvrière car sont abordés tous les aspects, dans le domaine maritime, de l'histoire du travail et des travailleurs. Les navires en mer offrent à cet égard un domaine remarquable car il s'agit d'un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Les problèmes sociaux sont également abordés en profondeur, aussi bien sous l'angle du niveau de vie que sous celui des revendications sociales.

Le deuxième dossier est constitué par la recherche en cours grâce à huit contributions d'étudiants préparant leur doctorat en histoire, qui proposent des mises au point sur l'état de leurs travaux. Le caractère très neuf de l'ensemble frappe tout comme la diversité des sujets, puisque l'on va de la piraterie au XVI^e siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII^e siècle ou la place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique de 1884 à 1924.

Les deux articles de *varia* sont tout aussi neufs puisque l'un traite des « représentations artistiques des rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral », en prenant des exemples bretons, et que l'autre montre, à partir du relevé de bateaux classés monuments historiques, les étonnantes possibilités des archives virtuelles en ligne.



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (xvi^e-xix^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux xvi^e-xix^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviii^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xix^e siècle) [n° 17]

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

LA VIE ET LES TRAVAUX DU CHEVALIER JEAN-CHARLES DE BORDA (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du xvii^e siècle

Jean Mascart

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

COLIGNY, LES PROTESTANTS ET LA MER (1558-1626)

Martine Acerra (dir.)

LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES

(XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

À LA MER COMME AU CIEL

Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine (1700-1850)

Prix de l'Académie de Marine, 2000

Grand prix de la mer décerné par l'Association

des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

LA GUERRE DE COURSE EN MÉDITERRANÉE (1515-1830)

Antoine-Marie Graziani & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

LA GRANDE MAÎTRESSE, NEF DE FRANÇOIS I^{er}

Max Guéroul & Bernard Liou

LES GALÈRES AU MUSÉE DE LA MARINE

Renée Burllet

SOUS LA MER OU LE SIXIÈME CONTINENT

Christian Buchet (dir.)

LA PUISSANCE MARITIME

Christian Buchet, Jean Meyer & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA MER, LA FRANCE ET L'AMÉRIQUE LATINE

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

CANADIENS EN GUYANE (1745-1805)

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer (2006)

Robert Larin

LES MESSAGERIES MARITIMES

L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

LA FRANCE ET L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LES VILLES BALNÉAIRES D'EUROPE OCCIDENTALE

DU XVIII^e SIÈCLE À NOS JOURS

Alain Lottin, Yves Perret-Gentil & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ

Une concession française en Égypte (1888-1956)

Caroline Piquet

NÉGOCIANTS ET MARCHANDS DE BORDEAUX

De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)

Philippe Gardey

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES HUGUENOTS ET L'ATLANTIQUE

Pour Dieu, la Cause ou les Affaires

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.)

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES GRANDS PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

ET LA MONDIALISATION AU XIX^e SIÈCLE

Bruno Marnot

LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne

De Concarneau à la Corogne (xv^e-xix^e)

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

(1763-1783)

I - L'instrument naval

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline

et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LE VOYAGE AUX TERRES AUSTRALES

DU COMMANDANT NICOLAS BAUDIN

Genèse et préambule (1798-1800)

Michel Jangoux

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Depuis le début de 2006, la Revue d'histoire maritime paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (17) avait pour thème Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle).

Les prochains numéros (19 et 20) porteront sur Les Amirautés en France depuis le Moyen Âge et La Marine française pendant la Grande Guerre.

Comité scientifique international

Nicolas Rodger (All Souls College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Amiral Jean-Marc Brûlez, Christian Buchet, Gilbert Buti, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrère, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de la rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Bruno Marnot (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, université Paris-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin - F-75230 Paris cedex 05

*Revue d'***HISTOIRE
MARITIME**

n° 18 • 2014/I

**Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations**



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2014

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-942-4

PDF complet – 979-10-231-1419-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1420-1

Introduction – 979-10-231-1421-8

I-1 Welke – 979-10-231-1422-5

I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2

I-1 Delente – 979-10-231-1424-9

I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6

I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3

I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0

I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7

I-3 Margain – 979-10-231-1429-4

I-3 Lévy-Dumoulin – 979-10-231-1430-0

I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7

II Doctorants – 979-10-231-1432-4

III Motte – 979-10-231-1433-1

III Lescop et al. – 979-10-231-1434-8

IV Chronique – 979-10-231-1435-5

V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Adaptation numérique 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

I

DOSSIER : TRAVAIL ET TRAVAILLEURS MARITIMES, XVIII^e-XX^e SIÈCLE : DU MÉTIER AUX REPRÉSENTATIONS

Introduction	
John Barzman & Jean-Louis Lenhof.....	13

MÉTIERS DE LA MER À L'ÈRE DE LA VAPEUR

Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX ^e siècle	
Ulrich Welke	25

Une forme de travail maritime au révélateur du naufrage : les stewardesses du <i>RMS Titanic</i> (1912)	
Justine Cousin	47

Être officier de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York pendant les Trente Glorieuses	
Julien Delente.....	63

CONDITIONS DE TRAVAIL ET PROTECTION SOCIALE

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran	
André Zysberg.....	93

Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX ^e siècle à partir de l'exemple havrais	
Nicolas Cochard.....	113

Systèmes d'épargne et retraites des marins du commerce au Royaume-Uni, 1747-1931	
Richard Gorski.....	133

Conditions de travail en mer et pavillons de complaisance : l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport de 1948 à 1974	
John Barzman & Kevin Crochemore	161

IDENTITÉS ET REPRÉSENTATIONS

« Celui qui n'est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin » : métier et identités du marin en Allemagne durant l'entre-deux-guerres Constance Margain.....	181
La mécanisation des activités halieutiques au miroir du documentaire cinématographique : l'exemple britannique, des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale Olivier Lévy-Dumoulin.....	201
L'homme et la machine dans la pièce <i>The Hairy Ape</i> d'Eugene O'Neill (1921) Thierry Dubost.....	221

II

NOUVEAUX CHAMPS DE RECHERCHE : TRAVAUX EN COURS DE DOCTORANTS

4	Présentation des textes des doctorants Jean-Pierre Poussou.....	239
	Le pirate de l'âge d'or : du bandit des mers à l'avatar héroïque Lucie Card.....	241
	Le monde de la pêche comme situation de « ressources communes » : le cas de Dieppe, des années 1720 à la Restauration Romain Grancher.....	251
	Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII ^e siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII ^e siècle : atouts et contraintes méthodologiques Frédéric Candelon-Boudet.....	267
	Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest et leur destin Hélène Vencent.....	275
	La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique sur l'Atlantique nord, 1884-1924 Antoine Resche.....	283
	Le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM Claire Flécher.....	291
	L'image du port de Livourne entre identité culturelle et avenir de la ville Francesca Morucci.....	305

III
VARIA

L'usage de représentations artistiques de rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral : exemples bretons Edwige Motte	327
Enjeux et techniques pour le relevé des bateaux classés Monuments historiques : Archives virtuelles en ligne (AVEL) Laurent Lescop <i>et al.</i>	349

IV
CHRONIQUE

Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII ^e -mi-XIX ^e siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert	387
--	-----

V
COMPTE RENDUS

Patrick Villiers, <i>Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil</i>	399
Michel Jangoux, <i>Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)</i>	400
Jean-François Klein, <i>Les Maîtres du comptoir : Desgrand père & fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales</i>	402
Mickaël Augeron et Olivier Caudron, <i>La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage</i>	404
Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 »	406
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), <i>Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècle)</i>	408
Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), <i>Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)</i>	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i>	413

I. DOSSIER

**Travail et travailleurs maritimes,
xviii^e-xx^e siècle :
du métier aux représentations**

Métiers de la mer à l'ère de la vapeur

UNE FORME DE TRAVAIL MARITIME AU RÉVÉLATEUR DU NAUFRAGE : LES STEWARDESSES DU *RMS TITANIC* (1912)

Justine Cousin

Professeuse agrégée d'histoire, doctorante à Paris-Sorbonne

La présente contribution, issue d'un travail de recherche universitaire¹, porte sur les 19 stewardesses du *RMS Titanic*. À bord des grands paquebots transatlantiques de la Belle Époque, les stewardesses étaient, au sein du département hôtelier, l'équivalent féminin des stewards et avaient pour charge de « veiller aux besoins des passagères² ». Cette catégorie d'employées s'est développée à partir de la fin du XIX^e siècle, lorsque les grandes compagnies maritimes de navigation à vapeur, propriétaires de paquebots sans cesse plus grands et mieux aménagés, portèrent une attention nouvelle aux services de qualité destinés aux passagères, spécialement à celles qui voyageaient seules. La traversée inaugurale du *RMS Titanic*, commencée le 10 avril 1912 et dramatiquement interrompue aux premières heures du 15 avril, s'est inscrite dans le contexte d'une compétition féroce entre ces compagnies européennes pour la desserte de l'Atlantique nord. Le plus grand navire du monde pour l'époque avait été conçu pour établir la domination de la compagnie britannique White Star Line sur cette desserte, en privilégiant le luxe et le gigantisme au service des 1315 passagers embarqués à cette occasion³.

Notre objectif est, à la lueur d'un naufrage qui a tant défrayé la chronique, d'éclairer les caractéristiques de ce groupe professionnel et de voir dans quelle mesure les stewardesses se différenciaient ou non du reste de l'équipage. Après avoir fait le point sur la question des sources, nous nous intéresserons à leur profil, puis à leurs missions à bord, à leurs conditions de travail et à leur place dans la complexe organisation du bord. Nous terminerons par la manière dont elles ont traversé l'épisode du naufrage et par la place que la mémoire collective leur a ménagée.

1 Justine Cousin, *Le Personnel hôtelier féminin à bord du RMS Titanic (1912)*, mémoire de Master 1 d'histoire, université de Caen Basse-Normandie, 2009.

2 Richard Bond, *The Ship's Stewards Handbook*, Glasgow, James Munro, 1918, p. 329.

3 Le *Titanic* mesurait près de 270 m de long pour 28,5 m de large, avec une hauteur de 18 m au-dessus de l'eau.

UNE GRANDE DIVERSITÉ DE SOURCES

Pour éclairer un tel groupe professionnel, nous avons eu recours à des sources d'archives, concernant directement le *Titanic*, telles que les rôles d'équipage⁴, les photographies et les plans du navire⁵. Mais ces sources se sont avérées limitées en raison du destin même du *Titanic* et de la perte de bon nombre d'archives de la White Star Line au fil du xx^e siècle. Elles ont donc été comparées à des rôles d'équipage de navires contemporains du *Titanic*⁶ et au recensement britannique de 1911, qui comporte des statistiques sur les stewardesses⁷. Le vécu de ces travailleuses maritimes un peu particulières a également été restitué grâce à un ensemble de témoignages de stewardesses parus dans les journaux⁸ ou dans les comptes rendus des enquêtes officielles menées des deux côtés de l'Atlantique suite au naufrage⁹. Cependant, très peu de ces employées de la White Star Line ou de leurs passagères se sont exprimées de manière intégrale sur leur expérience, à l'exception d'une seule stewardesse, Violet Jessop¹⁰. Force est donc de constater que les sources concernant ces stewardesses sont diverses mais très souvent partielles. Il est certain que faire partie du département hôtelier, qui était loin d'être le plus considéré à bord et dans la société de manière générale, n'a pas aidé de ce point de vue. Ces carences se retrouvent dans la littérature prolifique produite sur le *Titanic*, qui laisse souvent de côté le département hôtelier et en particulier sa minorité d'employées¹¹.

48

- 4 Public Records Office (PRO), BT 100/259, «Titanic» Agreement and Account of Crew. Il y avait à bord 908 membres d'équipage au total, dont 421 personnes relevant du département hôtelier.
- 5 Réunis notamment dans Bruce Beveridge *et al.*, *Titanic: The Ship Magnificent*, Stroud, Tempus, 2008.
- 6 Southampton City Records Office, «Ascania» Crew List, 1911, et «Majestic» Crew Lists, 1910-1913.
- 7 *National Census of England and Wales (Occupation Tables)*, 1911, London, HMSO, 1917.
- 8 Des témoignages recueillis en particulier dans Donald Hyslop, Alastair Forsyth et Sheila Jemima, *Titanic Voices*, Southampton (England), Southampton City Council, 2006.
- 9 Board of Trade (Lord Mersey Enquiry), *Shipping Casualties (loss of the SS «Titanic»): Report of a formal investigation into the circumstances attending the foundering on 15 April 1912 of a British steamship «Titanic» of Liverpool, whereby loss of life ensued*, London, HMSO, 1912 (Parliamentary Papers, Cmd 6352) ; United States Congress Senate Committee on Commerce, *Titanic disaster: hearings before a subcommittee of the Committee on Commerce, United States Senate, Sixty-second Congress, second session, pursuant to S. res. 283, directing the Committee on Commerce to investigate the causes leading to the wreck of the White Star liner «Titanic»*, Washington D.C., Government Printing Office, 1912.
- 10 Violet Jessop, *Titanic Survivor: The Memoirs of Violet Jessop, Stewardess*, introduit, édité et annoté par John Maxton-Graham, Stroud, Sutton, 1997.
- 11 Il faut cependant signaler que le personnel hôtelier des paquebots britanniques a fait l'objet de l'étude de Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour? Catering Personnel on British Passenger Liners, 1860-1938*, thèse de doctorat, université de Liverpool, 2002.

UN RECRUTEMENT SPÉCIFIQUE

L'étude du recrutement de ces stewardesses révèle certaines particularités par rapport à leurs collègues masculins, les stewards. Nous avons en fait constaté que les stewardesses constituaient un groupe ayant des caractéristiques bien spécifiques¹². Elles étaient en majorité des femmes d'âge mûr, la plupart d'entre elles étant âgées de 34 à 44 ans, avec un âge moyen de près de 36 ans, soit 6 ans de plus que leurs collègues masculins. Ces caractéristiques des stewardesses du *Titanic* en matière d'âge sont comparables à celles constatées pour l'ensemble de ce groupe professionnel au recensement de 1911 pour l'Angleterre et le Pays de Galles¹³ ; il en va de même en ce qui concerne le statut matrimonial : plus de la moitié d'entre elles étaient célibataires, ce qui n'était pas le cas des hommes. Britanniques au sein d'un équipage essentiellement britannique, les stewardesses résidaient en majorité dans la région de Southampton. Il est vrai que Southampton était à cette époque le premier port britannique pour les navires de transport de passagers, particulièrement depuis le transfert de la tête de ligne de la White Star Line de Liverpool à Southampton, transfert qui eut lieu en 1907. Cherchant à stabiliser leurs équipages, les compagnies maritimes les encourageaient donc à se fixer dans la région de départ des navires. Il n'empêche que plus de la moitié des stewardesses ne sont pas originaires de Southampton, de Londres ou de Liverpool : il n'y aurait donc pas eu de bassin d'emploi privilégié pour ce qui les concerne, ce qui est à relier aux tâches qu'elles effectuaient à bord, comme nous le montrerons par la suite.

Ces personnels féminins ne bénéficiaient d'ailleurs pas d'une formation véritable, alors que beaucoup d'employés masculins des compagnies maritimes s'en voyaient proposer une, parfois dès l'enfance¹⁴. L'éducation ménagère que les stewardesses ont pu recevoir dans le cadre du foyer familial semblait suffire pour la White Star Line. Il faut se rappeler qu'en ce début de xx^e siècle, l'emploi des femmes était *a priori* considéré comme temporaire ou, à tout le moins, comme complémentaire des tâches domestiques, et n'était socialement accepté que dans le cadre d'un veuvage ou d'un célibat.

L'étude du processus même de recrutement permet d'en savoir davantage sur le statut de ces travailleuses. En effet, il n'existait pas d'équipage permanent à la White Star Line ; l'engagement des personnels du bord devait être renouvelé à chaque armement d'un navire. Pour trouver du travail, les personnels étaient donc étroitement dépendants du bon vouloir, au coup par coup, des compagnies maritimes. Dans le cas des stewardesses du *Titanic*, beaucoup d'entre elles

12 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

13 National Census of England and Wales (Occupation Tables), 1911.

14 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, op. cit., p. 130-104.

étaient cependant des employées expérimentées, ayant travaillé précédemment sur l'*Olympic* – *sister-ship* du *Titanic* – ou à bord d'autres paquebots de la White Star Line¹⁵. Il est vrai que la régularité des *liners* impliquait de fait celle du recrutement des employé(e)s de ces navires. Parfois, des stewardesses étaient recrutées parmi les passagères elles-mêmes, mais celles du *Titanic* étaient des professionnelles, qui ont bénéficié d'un engagement en bonne et due forme, le 6 avril 1912. L'apparence physique, l'alphabétisation, l'origine géographique et les états de service précédents faisaient partie de ce qui était exigé pour l'exercice de cette fonction. Cet examen complet s'achevait par la signature d'un document central pour les employé(e)s : les *Ship's Articles*, qui étaient une sorte d'accord entre l'équipage et son employeur, constituant une véritable réglementation de l'emploi auxquels tous étaient soumis¹⁶.

UN TRAVAIL DOMESTIQUE POLYVALENT

Les stewardesses avaient pour mission d'assurer des conditions de traversée confortables aux passagères, spécialement à celles qui voyageaient seules. Cela impliquait pour elles une grande diversité de tâches au quotidien¹⁷, au contraire de leurs collègues masculins, plus spécialisés. Elles devaient notamment maintenir le bon ordre des couchettes, le matin et à partir de 17 heures ; ce travail était inspecté en fin de matinée par leurs supérieurs. Elles s'occupaient également du service dans les chambres de leurs passagères. Elles devaient aussi nettoyer les bains et les toilettes spécifiquement destinés aux femmes – cette séparation étant exigée depuis le *Passenger Act* de 1855 ; ces équipements étaient alors en grande partie des installations collectives, non privatives, y compris en première classe. En « extra », on pouvait aussi leur demander de changer les draps, de faire l'argenterie, voire de remplir une fonction d'infirmière quand elles en avaient la capacité.

À ces fonctions plutôt physiques, les stewardesses devaient ajouter un rôle davantage psychologique. Elles constituaient en effet une compagnie pour les passagères éloignées de leurs proches le temps de la traversée – ce qui les distinguait de leur équivalent à terre, où l'isolement des clientes était forcément moins marqué. On demandait donc aux stewardesses de faire preuve de qualités « maternelles », ce qui explique que les compagnies maritimes aient privilégié les stewardesses d'âge mûr et les aient dispensé de formation.

15 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

16 Ce document codifié par le Board of Trade (ministère du Commerce) inclut notamment la durée du voyage, le poste de l'employé(e) et son salaire.

17 Richard Bond, *The Ship's Stewards Handbook*, op. cit.

Au sein des 19 stewardesses, il faut cependant distinguer le cas de la *matron* : cette stewardesse, affectée à la troisième classe et donc aux très nombreux migrants européens gagnant les États-Unis, était chargée de répondre aux besoins des familles et des femmes seules. Elle maternait ces dernières en leur prodiguant une éducation ménagère et assurait une fonction plus morale et psychologique que ses collègues des ponts supérieurs. Elle enseignait aux passagères comment nourrir et prendre soin des enfants dans l'intérêt de ces derniers, mais surveillait également la chasteté et le bon maintien des voyageuses¹⁸, sans oublier de les éduquer aux installations sanitaires offertes à bord¹⁹.

Le navire peut ainsi être considéré comme un système social autosuffisant : les stewardesses y exerçaient les mêmes tâches de services à la personne et de ménage que dans le cercle familial, mais avec un côté « éducateur » en plus. L'élément marin était peu présent dans leur vie quotidienne, qui se rapprochait dans l'ensemble de celle des personnels hôteliers à terre. La spécificité de leur mission tenait d'une part à leur inclusion dans un équipage de navire de près de mille personnes, fortement hiérarchisé et peuplé de métiers très divers ; elle tenait d'autre part à l'isolement suscité par la navigation transatlantique, entraînant le développement de relations plus personnelles entre ces stewardesses et les passagères.

DES CONDITIONS DE TRAVAIL INTENSIVES

En ce qui concerne à présent les conditions de travail des stewardesses, il faut les rapprocher de celles du département hôtelier du paquebot, en général. Les conditions de travail des membres de ce département comportaient de nombreuses spécificités. Les travailleurs de la mer, les véritables « marins », n'étaient pas concernés par les régulations législatives applicables à terre ; c'était encore moins le cas pour le département hôtelier. Les horaires du personnel hôtelier d'un paquebot correspondant, par principe, aux périodes d'activité de passagers « enfermés » à bord, en haute mer, les employés en cause étaient potentiellement en service de jour comme de nuit, sept jours sur sept, alors que le service était particulièrement intensif sur les navires de la White Star Line. La journée type débutait à 6 heures pour se terminer à 22 heures, soit plus de 100 heures de travail par semaine dans le département hôtelier, contre 56 heures pour les chauffeurs et les soutiers, affectés aux machines, et 84 heures pour les

18 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, op. cit., p. 236-237.

19 Beaucoup de migrant(e)s venaient d'Europe centrale où les équipements sanitaires étaient encore très sommaires, voire inexistantes ; les stewards et stewardesses devaient leur montrer comment utiliser les toilettes et les baignoires du bord : Bruce Beveridge *et al.*, *Titanic: The Ship Magnificent*, op. cit., p. 143.

matelots du « pont »²⁰. Le temps de travail du département hôtelier était rythmé par le service des repas : petit déjeuner entre 8 h 30 et 10 h 30, *lunch* de 13 h à 14 h 30 et dîner de 18 h à 19 h 30²¹.

52 Aucune heure supplémentaire n'étant possible dans ces conditions, les stewardesses ne pouvaient pas compter sur un supplément de salaire. Elles escomptaient toutefois toucher un salaire fixe d'un montant de £ 3 par mois, selon le contrat d'engagement pour ce voyage inaugural, soit la même somme que les stewards – chose rare dans la société de l'époque, où peu de femmes pouvaient se prévaloir d'un salaire équivalent aux hommes pour un même poste. Ce salaire était plus élevé qu'à terre, pour des tâches équivalentes : pour les compagnies maritimes, il s'agissait d'attirer à bord une main-d'œuvre compétente. Cette somme de £ 3 restait cependant bien inférieure à celle touchée dans les autres départements : £ 5 pour les matelots du pont et £ 6 pour les chauffeurs aux machines²². Il est vrai que le relativement maigre salaire des personnels hôteliers se voyait augmenté par la pratique des pourboires. Ces derniers s'avéraient bien plus rémunérateurs qu'à terre²³, mais dépendaient du lieu de travail et de la classe d'affectation du personnel, sans pour autant être proportionnels aux attentes. Surtout, ils révélaient encore plus l'étroite soumission des stewardesses à leurs passagères, avec cette docilité dont elles devaient faire preuve en permanence. Or, force est de constater que les requêtes étaient parfois sans limites, surtout en première et en deuxième classe²⁴, alors que les passagères faisaient rarement preuve d'encouragements ou de signes de gratitude à l'égard des stewardesses.

Cette soumission se voyait jusque dans l'hébergement réservé aux stewardesses à bord. Celles-ci disposaient en effet de cabines aux mêmes niveaux que les espaces affectés aux passagers, près des cabines de ces derniers, bien loin, donc, des dortoirs destinés au reste de l'équipage – et notamment à leurs collègues masculins, dortoirs situés nettement à l'écart du logement des passagers. L'espace disponible pour les personnels embarqués sous pavillon britannique

20 Valerie Christine Burton, *The Work and Home Life of Seafarers with Special Reference to the Port of Southampton, 1871-1921*, thèse de doctorat, University of London, 1998, p. 116.

21 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, *op. cit.*, p. 142.

22 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

23 Valerie Christine Burton, *The Work and Home Life of Seafarers...*, *op. cit.*, p. 84 : les pourboires pouvaient représenter un montant équivalent voire supérieur au salaire versé par la compagnie.

24 Les demandes de toute nature ne manquaient pas, comme le détaille la stewardesse Violet Jessop, à propos de l'une de ses passagères : « "Ma chère, je ne peux vraiment pas prendre mon déjeuner dans la salle à manger aujourd'hui, c'est beaucoup trop bruyant. Et en plus je n'aime pas les gens assis à côté de moi, donc je sais que vous me l'apporterez dans ma cabine" [...]. Avec le plus charmant des sourires elle ajoutait : "Mais pas avant 14 heures, parce que je n'ai pas d'appétit avant." » (Violet Jessop, *Titanic Survivor*, *op. cit.*, p. 75.)

était réglementé : 34 m² pour deux personnes, selon les stipulations du Board of Trade²⁵. Mais les stewardesses du *Titanic* ont bénéficié d'une tendance globale à l'amélioration des conditions d'hébergement des équipages de paquebot : leurs cabines, prévues pour deux à trois personnes, étaient ainsi assez proches en termes d'aménagements de ce qu'on pouvait trouver pour les passagers payants du navire, de troisième classe, voire de deuxième classe²⁶. Leurs collègues masculins étaient moins bien lotis.

Mais si les stewardesses bénéficiaient d'un certain avantage qualitatif en logeant près de leurs passagères, cela impliquait aussi une discipline renforcée, en raison même de cette proximité. Elles devaient suivre, au même titre que leurs collègues masculins, un code de conduite relativement strict, afin d'assurer la bonne réputation de la compagnie maritime. La conduite et la présentation – avec un accent mis sur l'uniforme – étaient particulièrement surveillées dans ce but. Les stewardesses devaient éviter de fréquenter les espaces dévolus aux passagers une fois leur service considéré comme fini, mais on leur interdisait également de bavarder avec des collègues stewards et, bien évidemment, de rester dans la même cabine qu'eux²⁷. En cas de manquement à ces règles, elles subissaient une répression disciplinaire hiérarchisée, réglementée par les *Ship's Articles*. Telles étaient les exigences pour qui voulait garder ce travail, dans la mesure où « il n'y [avait] rien de stable dans cet emploi, puisqu'[elles pouvaient] être renvoyées au moindre prétexte », comme en témoigne la stewardesse Violet Jessop²⁸.

UNE ORGANISATION TRÈS HIÉRARCHISÉE DU TRAVAIL À BORD

Pour ce qui est de l'organisation même du travail au quotidien, il faut tout d'abord souligner le partage de l'ensemble du corps des stewardesses en sections déterminées par la classe. On comptait à bord 17 stewardesses affectées à la première classe, une pour la deuxième classe et une dernière pour la troisième classe²⁹. Le ratio stewardesses/passagères variait donc logiquement en fonction de la classe et du service attendu : une stewardesse pour 8 passagères en première classe, une pour 93 en deuxième classe, et une pour 165 en troisième classe³⁰.

25 *Papers showing the action to be taken by the Board of Trade with regard to the recommendations of the Royal Commission on Labour respecting seamen of the Mercantile Marine*, London, HMSO, 1894, vol. XXXV-1.

26 Toutes disposent de lavabos, de sofas, de véritables lits et d'armoires privatives.

27 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, op. cit., p. 155-156.

28 Violet Jessop, *Titanic Survivor*, op. cit., p. 80.

29 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

30 PRO London, BT 27/780B, «Titanic» Agreement and Account of Crew, Names and Descriptions of British Passengers Embarked at the Port of Southampton, 10 avril 1912.

Les stewardesses se voyaient tout de même adjoindre l'aide d'un collègue steward pour les tâches les plus physiques et les plus sales : dans ce travail en équipe, c'était l'homme qui portait les bagages et faisait les lits en hauteur dans les cabines des passagères³¹. Cependant, s'il régnait une certaine association au quotidien, cela ne signifiait pas pour autant que les stewardesses étaient hiérarchiquement égales aux stewards. Le département hôtelier auquel elles appartenaient était en effet organisé selon des principes de section, d'ancienneté, de classe, mais aussi de sexe³². Dans ce cadre strictement hiérarchisé, les stewardesses recevaient des ordres mais n'en émettaient pas : elles étaient au bout de la chaîne de transmission reliant le commandant aux officiers puis au chef de département, au chef de section, au steward et enfin à la stewardesse. Les hiérarchies maritimes traditionnelles se combinaient ainsi avec de nouvelles idées sur l'organisation du travail, venues des industries à terre et enjoignant de séparer la décision de l'application. D'ailleurs, s'il y avait bien un poste de stewardesse en chef, il n'était pas formalisé, y compris en termes de salaire. La seule ascension hiérarchique possible étant donc l'exercice en première classe³³, les stewardesses étaient, à bord du paquebot, confinées à des fonctions domestiques subalternes.

Au sein de cette organisation, les femmes se trouvaient marginalisées de diverses manières. Cela était vrai numériquement – 19 stewardesses pesaient peu au regard de 885 hommes d'équipage³⁴ – mais aussi spatialement : elles se trouvaient dispersées sur six ponts différents, dans les endroits les moins favorables des espaces passagers : à côté des escaliers, des toilettes ou bien encore des ventilateurs³⁵. En accord avec les mentalités de l'époque, il était en effet fondamental pour les compagnies maritimes de séparer autant que possible l'équipage des passagers, mais aussi les hommes des femmes. Dans cet espace clos qu'était le paquebot transatlantique, ces nombreuses divisions physiques et hiérarchiques limitaient forcément le développement d'une conscience de groupe au sein des stewardesses. Il faut également ajouter que dans un monde maritime professionnel traditionnellement

31 C'est ce qu'indique une stewardesse du *Titanic* citée dans Jo Stanley, « The Company of Women », *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, vol. 9, n° 2, avril 1999, p. 69-86, ici p. 84.

32 Sari Anita Mäenpää, *A New Maritime Labour?*, *op. cit.*, p. 226-227.

33 La stewardesse Jessop a ainsi été jugée assez compétente pour s'élever, en quelques mois, au sein de la White Star Line, du service de la deuxième classe à celui de la première, et pour être sélectionnée en vue des voyages inauguraux de l'*Olympic* et du *Titanic*, cette désignation étant une manière de récompenser les plus méritantes.

34 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew : pour être complet quant au personnel féminin, il faudrait ajouter aux 19 stewardesses « généralistes » les deux stewardesses affectées aux bains turcs et deux caissières de restaurant.

35 Bruce Beveridge *et al.*, *Titanic: The Ship Magnificent*, *op. cit.*, p. 232.

hostile à la présence des femmes, celles-ci étaient perçues plus ou moins consciemment comme des prédatrices susceptibles de bouleverser l'ordre établi du navire, d'autant plus qu'il ne s'agissait pas de passagères, mais bel et bien de membres de l'équipage. À bord du *Titanic* comme à bord d'autres paquebots, les compagnies choisissaient donc préférentiellement des femmes mûres qui étaient, de plus, « asexualisées » par le port de l'uniforme³⁶. Or, non seulement les stewardesses se retrouvaient ainsi marginalisées au sein de l'équipage, mais elles subissaient aussi le fait d'appartenir à un département hôtelier méprisé par le reste de l'équipage. Les gens du « pont » et de la « machine » ne percevaient pas les membres du personnel hôtelier, qui ne participaient en rien à la marche du navire, comme des « gens de mer » à part entière³⁷, notamment en raison des pourboires : ils les voyaient comme des êtres serviles, dépendant du bon vouloir des passagers, qu'eux-mêmes considéraient comme du « fret ». Le fait que le département hôtelier était le seul à ne pas avoir de cantine, car ses membres étaient supposés se nourrir avant tout des restes des repas de passagers, n'aidait pas à contrebalancer cette perception.

L'étude de l'organisation du travail des stewardesses révèle donc les multiples marginalisations – voire ségrégations – qu'elles subissaient vis-à-vis des autres membres d'équipage, en tant que femmes proches des passagers, mais aussi en tant que membres du département hôtelier. Au final, elles se rattachaient davantage au groupe des femmes qu'à celui des employés du bord, ce que le naufrage a d'une certaine façon montré.

SURVIVRE AU NAUFRAGE ET DANS LA POSTÉRITÉ

Dans cette exploration du travail des stewardesses du *Titanic*, il faut nécessairement en venir à ce qui leur est arrivé pendant et après le naufrage, puisqu'une des particularités du travail maritime est tout de même d'être constamment exposé aux dangers éventuels de la navigation, la mécanisation ayant à la fois réduit certains risques et créé de nouvelles causes d'accident.

En vertu de l'organisation précédemment décrite, les stewardesses ont eu pour tâche de transmettre à leurs passagères les ordres venus de leurs supérieurs hiérarchiques, suite à la collision avec l'iceberg, survenue au soir du 14 avril 1912. Et leur rôle a été d'autant plus important que le navire n'a

36 Violet Jessop, *Titanic Survivor*, *op. cit.*, p. 53 : lorsqu'elle obtint son premier poste, on lui demanda de s'enlaidir, en lui imposant « une sorte d'uniforme d'infirmière ».

37 « À bord, les membres des autres départements – à la fois les officiers et les mécaniciens [...] – les regardent avec un mépris non dissimulé » (*ibid.*, p. 111).

coulé que lentement. Bien qu'étant en repos depuis environ 22 heures, les stewardesses se sont ainsi chargées de réveiller les passagères, de leur mettre un gilet de sauvetage et de leur faire rejoindre le pont où étaient localisés les canots de sauvetage. Ces tâches se rattachent à la spécificité maritime de leur fonction, puisqu'elles étaient également chargées de la sécurité des femmes dont elles avaient la charge. À cette occasion, elles ont fait preuve d'une grande efficacité ; il est vrai que trois d'entre elles avaient déjà connu de sérieux accidents de mer³⁸. Cela étant, cette efficacité a été forcément plus « brutale » en troisième classe, au vu du nombre de femmes concernées. Dans ces conditions de travail pour le moins difficiles, les stewardesses ont continué à servir leurs passagères, sur le pont. Même si beaucoup d'entre elles croyaient le navire insubmersible³⁹, les stewardesses ont dû, dès lors que l'évacuation a été décidée, se résoudre à inciter les passagères à monter dans les canots – appliquant le principe « les femmes et les enfants d'abord » ; or, les passagères étaient réticentes, tout au moins au début : le navire ne paraissait pas condamné, et il faisait très froid, dans des embarcations découvertes ; de plus, celles qui voyageaient en couple devaient se séparer de leur mari.

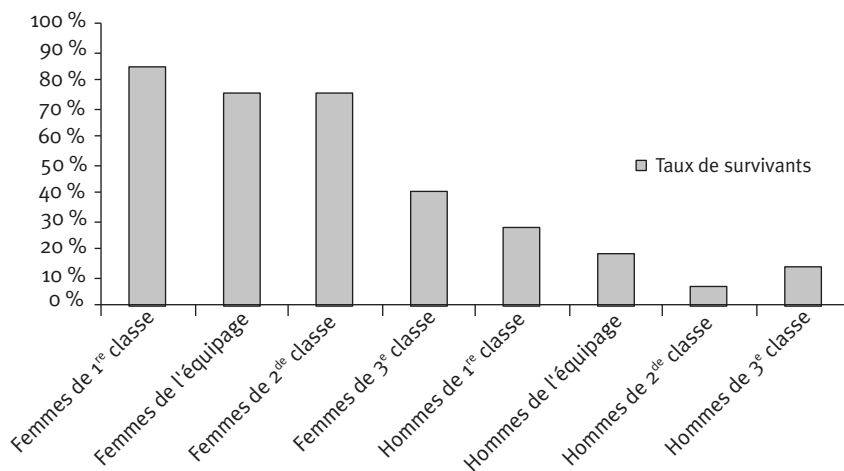
Par la suite, les stewardesses se seraient regroupées, avant d'embarquer finalement dans quatre canots, parmi les derniers à partir. L'étude de la proportion de femmes d'équipage à avoir survécu au naufrage aboutit à des résultats très clairs, puisque cette proportion fut de 87 %, soit un taux égal à celui des femmes de deuxième classe et légèrement inférieur à celles de première classe, comme le montre le **graphique 1**. Surtout, ce chiffre très élevé dépasse de très loin celui des membres d'équipage masculins pris dans leur ensemble, qui fut de 22 %. Par rapport aux trois départements du bord, les stewardesses ont eu, de loin, le taux de survie le plus élevé de tous, comme on peut le voir dans le **graphique 2**⁴⁰. Elles ont donc constitué une part non négligeable des 711 survivants du naufrage⁴¹.

38 La stewardesse Jessop était à bord de l'*Olympic* lors de sa collision avec le *HMS Hawke* ; Robinson sur un paquebot de la *Canadian Pacific*, le *Champlain*, lors d'une collision avec un iceberg ; Gold sur le *Suevic* lors de son échouage en 1907.

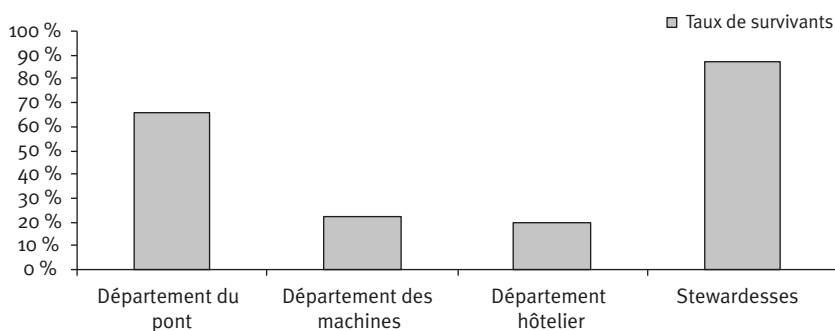
39 Violet Jessop, *Titanic Survivor, Stewardess*, *op. cit.*, p. 130 : le *Titanic* « sembl[e] si stable ».

40 Board of Trade (Lord Mersey Enquiry).

41 Un chiffre bien maigre quand on le compare à celui des 1 503 décès relevés dans l'enquête britannique.



Graphique 1. Proportion de survivants au naufrage du *Titanic*, selon les catégories de l'équipage et des passagers (source : Board of Trade, Lord Mersey Enquiry).



Graphique 2. Pourcentage de survivants au naufrage du *Titanic*, parmi l'équipage, selon le département d'affectation (source : Board of Trade, Lord Mersey Enquiry).

Si les stewardesses ont survécu dans de telles proportions, c'est parce qu'elles ont été considérées d'abord comme des femmes, avant de l'être comme des membres de l'équipage. Un témoignage rapportant des propos de Bruce Ismay, président de la White Star Line et présent lors du naufrage, est sans équivoque sur ce point :

Ismay réapparut et demanda à haute voix :

— Est-ce qu'il reste encore des femmes avant que ce canot ne parte ?

— Je suis seulement une stewardesse, répondit une voix.

— Peu importe, dit-il. Vous êtes une femme, prenez place.

La stewardesse s'avança alors et Ismay l'aida à embarquer dans le canot⁴².

⁴² United States Congress Senate Committee on Commerce, *Titanic disaster*, rapport cité.

Toutes les stewardesses de première classe ont survécu – étant, c’est vrai, comme les passagères de première classe, plus proches du pont des embarcations. Le travail a été beaucoup plus délicat en troisième classe, alors qu’il n’y avait pas eu d’exercice d’évacuation à bord⁴³. Mais les stewardesses qui sont mortes à bord semblent l’avoir choisi⁴⁴. Tout comme les nombreux membres masculins de l’équipage, spécialement « hôtelier », qui, eux, se savaient condamnés sans nulle possibilité d’évacuation, elles ont participé au maintien d’un ordre relatif sur le pont⁴⁵.

58

Toutefois, une toute autre réalité commence pour les stewardesses une fois embarquées dans les canots. Les cadres traditionnels sont brouillés dans ce contexte pour le moins traumatique : les quarts à l’aviron occupent aussi bien les passagers que les membres d’équipage, stewardesses incluses. Nous rappellerons ici que les stewardesses, tout comme une large partie des membres d’équipage, n’avaient pas toujours une grande expérience de navigation au contact même de l’élément marin, en raison de leurs fonctions à bord et de leur origine géographique. Au reste, les stewardesses étaient souvent peu distinctes physiquement des passagères, puisqu’elles ont superposé des couches de vêtements par dessus leur uniforme. Au cours de la nuit, une partie des stewardesses exerça cependant une fonction domestique dans la continuité de leurs missions à bord, alors qu’elles étaient, de fait, relevées de leurs fonctions⁴⁶. Ainsi, une des stewardesses veilla une femme qui avait laissé son mari à bord et ne cessait de pleurer.

Mais si l’ensemble des rescapé(e)s semble faire corps immédiatement après le naufrage, ce n’est plus le cas une fois récupérés par le paquebot *Carpathia*, à l’aube du 15 avril 1912, après deux heures d’attente au minimum dans le froid. Des passagères commencent alors à reprocher à certains membres d’équipage et en particulier aux stewardesses d’avoir pris la place de leurs proches dans les canots. Une des stewardesses témoigne :

Nous fûmes sérieusement malmenées par les passagères parce nous avions été sauvées et on nous dit qu’on aurait dû céder nos places dans les canots aux

43 Ni les passagers ni les membres d’équipage ne savaient donc à quels canots ils étaient affectés.

44 « La *matron* de troisième classe, retourna même à sa cabine après avoir emmené les passagers dans leurs canots et s’enferma, remarquant “Je vais rester où je suis en sécurité” » (*Lloyds Weekly News*, 21 avril 1912).

45 Dans la société édouardienne du temps, le sens de la responsabilité et de l’obligation envers autrui dépasse toutes les autres valeurs morales.

46 Walter Lord, *A Night to Remember*, New York, R. & W. Holt, 1955, p. 89 : une fois tous les canots partis, le commandant Smith a relevé les membres d’équipage de toute responsabilité, les laissant libres de lutter pour leur propre survie.

passagères. Les femmes nous demandèrent brutalement quelle raison justifiait notre présence ici et une femme vint vers une stewardesse et lui dit qu'on ne devrait pas être transportées comme passagers, mais mises au travail⁴⁷.

Les stewardesses furent ainsi très vite rappelées à leur statut subalterne. Du point de vue de certains passagers, de première classe plus particulièrement, le travail des membres d'équipage à leur service impliquait le sacrifice ultime.

Surtout, dans le contexte d'un naufrage aussi médiatique, le contrôle de la compagnie maritime sur ses employés continua bien après le 15 avril. Bien qu'ayant été « déchargés de leur tâche en mer⁴⁸ », ces derniers sont retenus en quasi prisonniers sur un *liner* dans le port de New York, où le *Carpathia* les a emmenés, avec pour instruction de ne pas communiquer avec la presse⁴⁹. Fin avril, les stewardesses sont finalement rapatriées en Angleterre avec tous les membres de l'équipage qui, comme elles, n'avaient pas été requis pour témoigner devant la commission d'enquête étasunienne ; leur rapatriement s'effectue à bord du *liner* qui les avait hébergées après le naufrage. Une fois arrivés à Plymouth, tous sont à nouveau retenus sur les docks en attendant de faire des dépositions au Board of Trade, pour la commission d'enquête britannique. Pour la première fois depuis le naufrage, la White Star Line cède face à la pression publique et autorise enfin la presse à interviewer l'équipage, qui n'est pas encore libéré de ses obligations⁵⁰. Ce n'est finalement que le 30 avril que l'emprise de la compagnie prend fin pour la plupart des stewardesses et de l'équipage en général : tous sont acheminés jusqu'à Southampton, où ils peuvent enfin retrouver leurs proches. Le répit est de courte durée pour deux des stewardesses, puisqu'elles sont convoquées en mai 1912 pour témoigner dans le cadre de l'enquête britannique sur le naufrage, parmi 96 autres personnes. Cette enquête très technique et pourtant largement médiatisée ne débouche sur aucune remise en cause : son but est de montrer la supériorité de l'ordre et de la discipline britannique, de mettre en avant la majesté des conduites individuelles ; les institutions officielles, comme le Board of Trade, et les hiérarchies traditionnelles s'y trouvent légitimées⁵¹.

Une fois leur travail achevé, les stewardesses reçoivent un salaire couvrant la période allant de l'embarquement au naufrage, puisque que les *Ship's Articles*

47 Témoignage fourni dans le *Guernsey Post and Star*, 19 avril 1990.

48 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew.

49 « Une fois qu'ils furent à bord [...], on leur dit qu'ils seraient virés pour de bon s'il s'avérait que l'un d'entre eux avait désobéi aux instructions et avait parlé » (*New York Times*, « Sealing the lips of the *Titanic* crew », 21 avril 1912).

50 Donald Hyslop *et al.*, *Titanic Voices*, *op. cit.*, p. 213.

51 Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 300.

lient le contrat de travail au navire pour lequel a été signé l'engagement⁵². Cela a représenté la maigre somme de 14 shillings. Suite à d'importantes batailles syndicales, l'équipage a finalement été dédommagé par la White Star Line pour l'ensemble de la période passée hors d'Angleterre, soit 13 jours. Mais face à ce cas de chômage forcé, l'équilibre financier était devenu précaire pour certaines des stewardesses : l'une d'entre elles affirme ainsi à sa sœur qu'elle « [a] tout perdu⁵³ ». Les fonds collectés par le journal *The Daily Telegraph* sont donc bienvenus⁵⁴. Les enfants des trois stewardesses décédées à bord ont tout de même bénéficié de l'aide d'un fond de secours destiné au soutien des veuves, des orphelins et des personnes à charge des naufragé(e)s, suite à une souscription organisée en Grande-Bretagne⁵⁵. Les paiements hebdomadaires s'étalèrent jusqu'à l'âge de 16 ans pour les garçons et de 18 ans pour les filles, en fonction du salaire des défunt(e)s. Les sommes ainsi versées, maigres comparées à celles dont ont bénéficié d'autres ayants droit de membres d'équipage, a tout de même permis la subsistance et l'éducation des six enfants des trois stewardesses naufragées.

Nous pouvons trouver une dernière trace de ce travail maritime un peu particulier qui fut celui des stewardesses dans les mémoriaux érigés en divers lieux, alors que beaucoup de corps n'ont pas été retrouvés. Les stewardesses ne s'y trouvent pas honorées, y compris sur celui dédié à l'équipage hôtelier, situé à Southampton. Dans la mémoire collective, elles ne seraient donc pas distinguées par leur héroïsme, au contraire d'une de leurs glorieuses collègues à la fin du XIX^e siècle⁵⁶.

Mais cette mise sous silence du travail des stewardesses à bord du malheureux paquebot les concerne d'abord elles-mêmes. Pour la grande majorité d'entre elles, leur travail sur le *Titanic* ne fut qu'un épiphénomène dans leur vie :

52 PRO, «Titanic» Agreement and Account of Crew : les *Discharge Books* – livrets de libération – des membres d'équipage survivants indiquent tous « *Discharged at sea* », littéralement « libéré(e) en mer ».

53 Lettre de la stewardesse Sloan à sa sœur, publiée dans Stephen Cameron, «*Titanic*»: *Belfast's Own*, Dublin, Wolfhound Press, 1998, p. 126.

54 Jessop témoigne ainsi avoir reçu £ 25 de ce fond, une somme considérable au vu de son salaire de base.

55 *Mansion House «Titanic» Relief Fund Booklet*, 1913.

56 Il s'agit de la stewardesse Rogers, qui dispose d'un mémorial individuel à Southampton depuis le naufrage du *SS Stella* en 1899 : elle avait refusé d'embarquer dans un canot de sauvetage surchargé et réconforta l'équipage sur le départ avec un cri amical « Au revoir, au revoir ». Rogers considéra qu'il était de son devoir de s'assurer que l'ensemble des employées féminines sous ses ordres soient descendues sans danger dans les canots, allant jusqu'à céder son propre gilet de sauvetage à une collègue qui n'en avait pas (Jean H. Cook, *Dictionary of National Biography*, Oxford, Oxford University Press, 2005, notice « Rogers, Mary Ann [1855-1899] »).

beaucoup se sont éloignées très rapidement d'une scène médiatique avide de témoignages et ont repris le cours de leur existence. Certaines ont poursuivi leur carrière en mer sur un laps de temps plus ou moins long⁵⁷ ; d'autres se sont installées définitivement à terre. Il est donc logique que ce voyage ne soit pas toujours mentionné dans leurs épitaphes⁵⁸.

Notre étude du groupe des stewardesses du *Titanic* a révélé un travail maritime bien particulier, et souvent oublié, que le naufrage a permis de mettre en relief. Les caractéristiques que nous avons fait ressortir s'expliquent en grande partie par les fonctions domestiques que ces femmes remplissaient à bord. Ce travail de service très polyvalent s'accompagnait de conditions de travail intensives au service des passagères et d'un encadrement strict de la part de la compagnie. Les caractéristiques proprement maritimes de ce travail apparaissent suite à la collision avec l'iceberg, à l'occasion de laquelle les stewardesses ont eu à s'occuper des passagères d'une manière inédite. Mais ces employées, qui se trouvaient marginalisées à bord en tant que femmes, mais aussi en tant que membres d'équipage du département hôtelier, l'ont aussi été dans la postérité. Du moins, leur cas démontre-t-il que l'histoire maritime, elle aussi, peut croiser ses approches avec les *gender studies*.

57 Six d'entre elles servent à nouveau la White Star Line en 1912 ; deux s'installent au Canada et en Australie.

58 Brian Ticehurst, « *Titanic* » *Victims Discovered in the Old Cemetery – the Common, Southampton*, Swaythling, B. & J. Printers, 1995.

