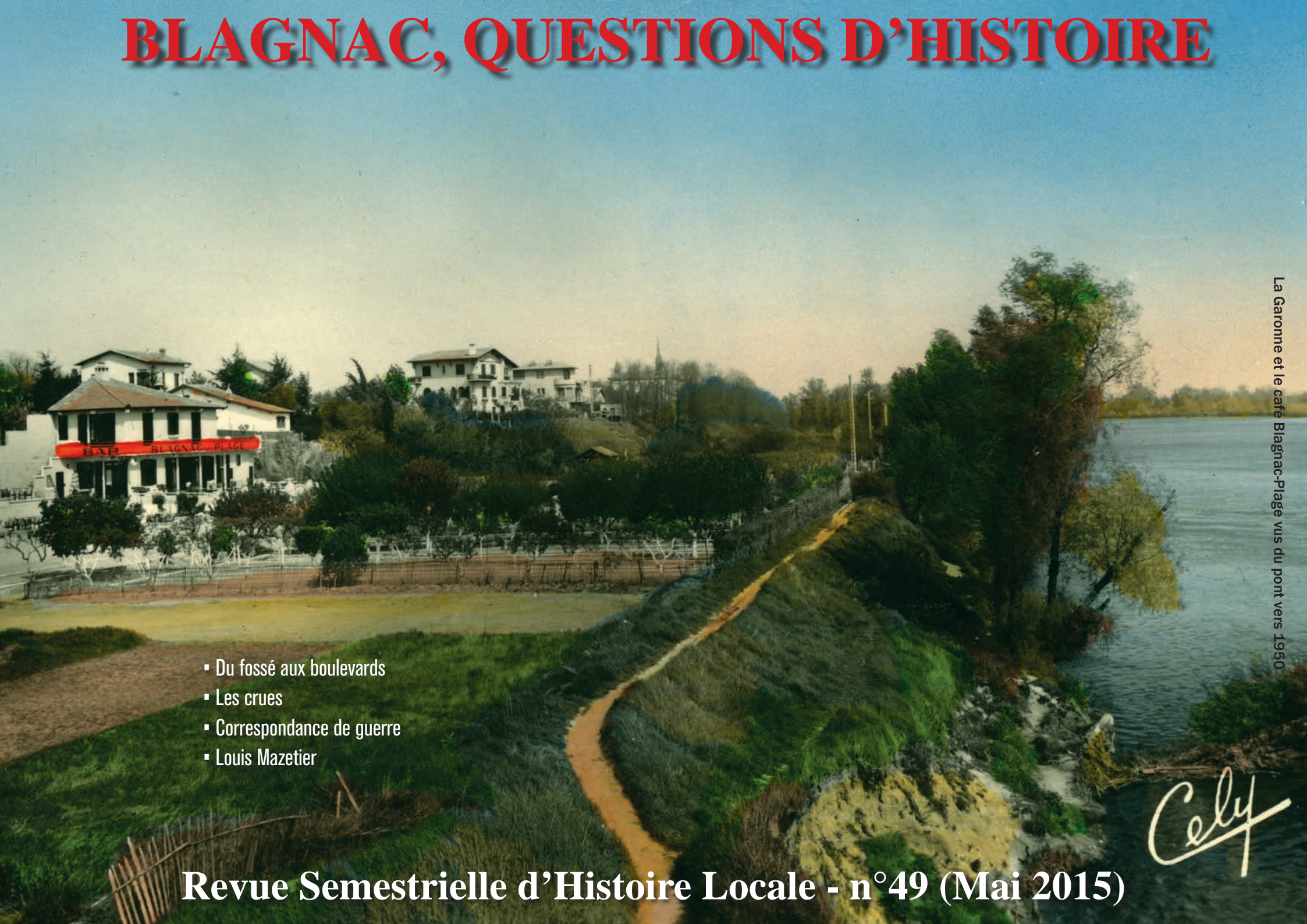


# BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE



- Du fossé aux boulevards
- Les crues
- Correspondance de guerre
- Louis Mazetier

Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n°49 (Mai 2015)

*Cely*

# Le Blagnac industriel : La Royale

Avant la Seconde Guerre mondiale, Blagnac, petit village de 2300 habitants, compte un grand nombre d'artisans et une seule « usine » : celle « d'équarissage » à l'odeur nauséabonde.

Au tout début des années 1940, une deuxième ouvre ses portes dans un domaine bien différent.

En effet, Georges Henon, redoutant peut-être le conflit imminent, vend le salon de coiffure paternel, quitte Mézières, sa ville natale dans les Ardennes et s'installe à Blagnac avec son épouse, Gilberte. Il crée un modeste atelier de montage de poussettes dans une baraque en bois située dans le jardin de sa villa appelée à l'époque « *Ramountcho* », avenue du Général Compans. Cette fabrique prendra rapidement de l'importance. Le couple vend sa production au marché de Saint-Sernin. En ce temps-là, les brocanteurs occupent une partie de cette place près de l'église et les forains, une autre. Ceux-ci offrent sur leurs étals toutes sortes de marchandises : vêtements, chaussures, batterie de cuisine...

Peu à peu, Georges Henon ajoute un habillage à la poussette qui devient ainsi une vraie voiture pour bébés. Vers 1949, les époux Henon, font bâtir une fabrique « en dur » rue du 11-Novembre 1918. La baraque en bois démontée et remontée devant le nouveau bâtiment sert de « magasin » de vente.

L'usine tourne à plein régime. Un menuisier blagnacais, Pierre Arbefeuille, fournit la caisse en bois de la voiture d'enfant ainsi que le siège et le marchepied. Les dix à douze ouvriers de l'atelier, passent un enduit sur le bois et le poncent très soigneusement : aucune aspérité ne doit rester et le tout, parfaitement lisse, brille avant d'être peint en bleu ou en gris.

En général, ces jeunes hommes travaillent là quelques mois avant de faire leur service militaire et de trouver ensuite un emploi plus adapté à leurs capacités acquises avec un CAP. Ils coupent, courbent, vissent, sertissent les tubes venant de chez « Brossette » à Toulouse. Avant d'être monté sur la poussette tout ce métal est chromé chez un spécialiste, avenue de Muret. Un ouvrier mutilé place la jante, passe la roue à un compagnon qui ajuste le pneu. Le cabochon se fabrique sur place. Tout le travail se fait « à la chaîne ».

Dans une autre partie du bâtiment, les huit à dix femmes s'activent. Les « coupeuses » taillent la moleskine ou la toile puis « la bourrette » (sorte de tissu cardé) avec de gros ciseaux à cause de l'épaisseur,

▼  
**En-tête de La Royale sur les documents officiels**  
(coll. famille Garric)





remplacés rapidement par des ciseaux électriques. Ces tissus livrés en rouleaux proviennent de différents fournisseurs non toulousains. Ils pèsent très lourd et les ouvrières doivent les manier à deux.

Les mécaniciennes en confection ou « piqueuses » assemblent les morceaux grâce à l'imposante machine à coudre et enfin « les monteuses » habillent l'extérieur de la caisse et de la capote en couleurs ainsi que l'intérieur le plus souvent en blanc. Elles ajoutent le « tablier » qui couvrira le corps du bébé.

Les côtés de la caisse appelés « joues » s'ornent de décorations : soit un simple filet peint même sur les jantes en principe par le patron à l'aide d'un cheveu ou par Maria, très habile, soit un dessin plus élaboré tracé au pochoir.

Les premières voitures assez simples mais transformables en poussettes continuent à être fabriquées tandis que de vrais landaus anglais

▲  
**1950 - un groupe d'ouvrières devant le bâtiment récent.**  
 De gauche à droite :  
**Maryse, Maria, Dominiquette, Liliane, Marthe, Françoise**  
 (coll. famille Garric)

prennent de plus en plus d'importance. Ces modèles luxueux, « haut de gamme » très confortables grâce à un système de suspension imaginé par Georges Henon (il obtiendra un Brevet pour son invention), prennent le nom de « La Royale » dont le logo, un écusson en forme de couronne, est appliqué sur les côtés.

Bientôt pour suivre la mode, l'usine offre à la clientèle des modèles pliants en toile afin de faciliter le transport dans le coffre des voitures. En prévision de Noël, des petits landaus pour poupée semblables aux grands sortent de l'usine dès novembre.

La patronne très stricte se charge de l'embauche du personnel. Elle prend des renseignements sur leur famille et même, pour les femmes, sur leur futur époux. Elle patiente un mois au plus puis n'hésite pas à renvoyer ceux ou celles qui n'agissent pas comme elle l'entend. Elle cherche « la perle rare » à Blagnac, dans les villages environnants ou ailleurs. Intransigeante, elle se soucie avant tout du rendement et de la qualité irréprochable de la production.

C'est toujours Gilberte Henon qui verse la paye en liquide toutes les quinzaines, le montant correspond environ au S.M.I.G. de l'époque. En 1949, une apprentie touche 750 francs pour trois semaines de travail et en 1951, une ouvrière, 21 000 francs par mois. La patronne accorde parfois des avances mais n'oublie pas de les déduire au final ! Les journées bien remplies commencent du lundi au samedi à 7 heures et se terminent à 18 ou 19 heures selon les commandes. Ces dames ne se plaignent pas : c'est normal dans les années 1940-1950. D'ailleurs, les autres femmes blagnacaises ont une journée de travail aussi longue. Les blanchisseuses, par exemple, après avoir lavé et étendu le linge aident leur mari dans les champs.

Si les hommes restent peu de temps dans cette usine, entre trois et six mois, il n'en est pas de même des femmes qui, apprenties après le Certificat d'Études, montent en grade et ne quittent *La Royale* qu'à leur mariage ou la naissance de leur premier enfant.

Malgré sa fermeté et son caractère autoritaire, la patronne récompense les plus vaillant(e)s en les emmenant à Boulouris (quartier de

Saint-Raphaël) durant les quinze jours de fermeture de l'usine en août dans la villa payée par Georges Henon, le plus riche du couple. Ce patron, plus simple, plus accommodant que son épouse travaille volontiers avec les ouvriers et lui laisse « la finance ». Un comptable vient de Toulouse périodiquement pour les contrôles indispensables. Pierre Marty, l'associé blagnacais des Henon, représente la marque partout en France, s'occupe des ventes, dessine les nouveaux modèles en début d'année. Les maisons spécialisées comme « Tout pour l'enfant » passent bien vite leurs commandes car la marque est reconnue pour son sérieux.

Les landaus sont expédiés par train ou par camions dans tout le sud du pays ainsi qu'en Espagne, dans toutes les grandes villes du nord : Dunkerque, Lille, Rennes... et même, les premières années, par bateau jusqu'à Oran et Alger, bien emballés à cause de l'air marin.

Au décès de Georges Henon, en 1971, commence le déclin de cette usine et son activité s'arrête tout comme celle des artisans qui disparaissent laissant toute la place à l'industrie aéronautique.

### Témoignages de deux anciennes ouvrières que je remercie infiniment

 **Suzanne Béret**

N.B. : Si d'autres personnes que nous remercions à l'avance, ont des souvenirs à nous communiquer sur ce sujet, nous les recueillerons avec un grand plaisir.



▲  
Un landau transformé en poussette  
(coll. famille Garric)