



HAL
open science

Les contextes et les ingrédients dans un processus organisationnel : le cas de la transition d'un Chantier Naval à un Cluster Grande Plaisance

Jacques Garnier, Delphine Mercier

► To cite this version:

Jacques Garnier, Delphine Mercier. Les contextes et les ingrédients dans un processus organisationnel : le cas de la transition d'un Chantier Naval à un Cluster Grande Plaisance. Ariel Mendez. *Processus: concepts et méthode pour l'analyse temporelle en sciences sociales*, Academia Bruylant, pp.43-56, 2010, Intellection ; 11. halshs-00493135

HAL Id: halshs-00493135

<https://shs.hal.science/halshs-00493135>

Submitted on 18 Jun 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ref : Garnier J., Mercier D. (2010) « Les contextes et les ingrédients dans un processus organisationnel : le cas de la transition d'un Chantier Naval à un Cluster Grande Plaisance » in Mendez A., *Processus. Concepts et méthode pour l'analyse temporelle en sciences sociales*, Academia Bruylant, Louvain La Neuve, pp.43-56.

La bibliographie est dans l'ouvrage.

Chapitre 2. Les contextes et les ingrédients dans un processus organisationnel :
le cas de la transition d'un Chantier Naval à un Cluster Grande Plaisance
Jacques Garnier, Delphine Mercier

Le processus analysé est celui de « la transition depuis une ville-usine centrée autour d'un grand chantier naval vers un cluster Grande plaisance ». Cette transition se développe entre le milieu des années 1980 et le début des années 2000 à La Ciotat, sur le littoral méditerranéen à vingt kilomètres à l'est de Marseille.

Méthodologie d'enquête

Les matériaux empiriques de ce chapitre proviennent d'une série d'opérations de recherche réalisées par les auteurs, ensemble ou séparément, durant une période de vingt-cinq ans, sur l'évolution du chantier de construction navale de La Ciotat et sur la reconversion industrielle qui a suivi sa fermeture (Garnier, 2000 ; Garnier, Mercier, 2008). Les recherches ont été alimentées par des textes émanant des institutions professionnelles, syndicales et gouvernementales, par des sources journalistiques, par des rapports écrits émanant d'autres chercheurs en sciences sociales et par de très nombreux entretiens. Les investigations sur le terrain ont été effectuées plus particulièrement au cours des trois périodes suivantes : 1975-1978 (fin de l'expansion du chantier naval), 1985-1987 (fermeture du chantier et crise sociale), 2000-2002 (manifestations de la ré-industrialisation). Les quelque deux cents entretiens réalisés l'ont été d'une part, avec des individus (salariés, ancien salariés, chefs d'entreprise, syndicalistes, etc...) et, d'autre part, avec des collectifs appartenant aux mondes des entreprises, des acteurs sociaux et des acteurs politiques.

Chacune des opérations de recherche réalisées a donné lieu à des échanges suivis entre les chercheurs ainsi qu'avec les responsables d'organisations syndicales et d'associations de chefs d'entreprises, les responsables d'institutions de reconversion et de développement local et les élus locaux impliqués dans la crise et la reconversion. Ces recherches ont fait l'objet de contrats passés entre d'une part, le Laboratoire d'Economie et de Sociologie du Travail ou l'Institut Régional du Travail d'Aix-en-Provence et, d'autre part, les grandes collectivités locales ou administrations déconcentrées de la région Provence-Alpes Côte d'Azur.

Le choix de la transition de La Ciotat présente un double intérêt. Elle a fait l'objet d'une observation régulière et approfondie au cours d'une période de trente ans par l'un ou / et l'autre des deux chercheurs auteurs de ce texte. En outre, alors qu'elle est facile à circonscrire *a priori* aux points de vue de l'espace, du temps et de l'action, son analyse met en évidence des glissements spatiaux, une pluralité temporelle et des feuilletages de l'action qui légitiment et permettent de tester le parti pris d'analyse processuelle adopté dans cet ouvrage.

Pendant un siècle et demi, la ville de La Ciotat se développe au bord d'une anse profonde (l'anse du Pré) sur la rive de laquelle est édifié l'un des sept plus grands chantiers de construction navale français. Celui-ci évolue et en vient à se spécialiser dans la fabrication des grands pétroliers et méthaniers. La ville s'agrandit et se modernise. Le chantier se reproduit et se modifie sur la base des ressources que lui procure la ville. La ville se reproduit et se transforme sur la base des emplois, des revenus et des valeurs que génère le chantier. Chacun se trouve alimenté par l'autre et chacun se

trouve asservi à l'autre. Le processus transitionnel étudié est directement associé à un événement qui met fin à cette alimentation et à cet asservissement réciproques : la fermeture brutale du chantier naval en 1986. Cet événement plonge la ville dans une crise sociale profonde et durable. Il suscite à la fois une bataille sociale violente pendant près de dix ans et une longue série d'interventions publiques destinées à redonner à la cité un minimum de cohésion sociale et une nouvelle activité industrielle motrice. De ces batailles et de ces interventions résulte, notamment, le développement d'un petit cluster implanté sur le site de l'ancien chantier et dédié aux activités de réparation, de maintenance et de réfection des navires de Grande plaisance.

De la ville-usine de construction navale au cluster de Grande plaisance, c'est une transition complexe qui s'effectue, faite de rupture et de continuité, d'héritage et d'acquisition, de filiation et de bifurcation.

Définir le contexte et repérer les ingrédients du processus

La description du contexte est la première étape de l'analyse du processus. Le contexte est ici, à la fois, la toile de fond évolutive qui se modifie sous l'effet de l'action des protagonistes de la transition et le cadre historique dans lequel ces actions puisent leurs ressorts. Ce contexte est économique, technologique et social. Il est mondial, national, régional et local. Il est composite et multi-niveaux et il est en même temps englobant et total.

Ce contexte contient des éléments qui n'interviennent pas dans le processus. Par exemple, juste à côté de La Ciotat, on trouve des calanques, des collines, un cap Canaille que nous n'évoquerons pas dans notre analyse. La beauté, la richesse et la diversité de ces paysages constitueraient certainement un ingrédient majeur si le choix avait été fait d'analyser le processus du développement du tourisme dans la région provençale. En revanche, dans l'analyse du processus de transition de la ville usine vers le cluster Grande plaisance cet élément reste un élément banal parmi les autres. Il n'a pas besoin d'être analysé en détail car il n'est pas un ingrédient. Il n'est pas pertinent pour analyser ce processus.

A l'inverse, on trouve dans ce contexte des éléments qui jouent un rôle majeur dans ce processus. Ils sont qualifiés d'ingrédients. On va voir que ces ingrédients sont de différentes natures. Ce sont des marchés, des régulations, des professionnalités, des acteurs, des mouvements sociaux, etc... Chacun d'entre eux évolue et se transforme au cours de cette transition et, surtout, ils prennent sens les uns par rapport aux autres. On verra par exemple que la crise est ressentie de manière particulièrement dure sur le site parce qu'elle crée une forte tension entre deux autres ingrédients que sont le marché international et la régulation nationale du secteur. On verra aussi que certains ingrédients sont présents tout au long du processus tandis que d'autres disparaissent, réapparaissent ou sont provisoirement escamotés. L'analyse permet d'identifier neuf ingrédients intervenant dans le processus de transition

Les ingrédients du processus de transition de la ville-usine vers le cluster Grande plaisance

Ingrédients	Définition
« Sociétaux »	
Marché international	Espace de marché des grands navires
Régulation nationale	Cohérences industrielles et sociales nationales
Intégration spatiale	Place du chantier dans l'espace économique régional
Reproduction de la société locale	Interdépendance du chantier et de la société locale
Professionnalité des salariés	Construction et forme de l'identité collective du salariat
« Locaux »	
Crise sectorielle de la construction navale	Manière dont les acteurs réagissent face aux effets de la crise
Vulnérabilité de la ville-usine	Tension entre l'inertie du passé et les projets
Mouvement social des salariés du chantier-naval	Manière dont une minorité de salariés assume la continuité et la rupture
Symbolique industrielle	Raisons de l'intervention des acteurs publics

Analyser le processus à partir des ingrédients

Le marché international des très grands navires en acier

Le premier ingrédient du contexte est le marché international. Le chantier naval est situé dans l'espace du marché des grands ou très grands navires en acier. Du XIX^e siècle à la fin des années 1950, ce marché est national, soit parce que le chantier a pour mission principale de construire les paquebots de son principal actionnaire, les Messageries Maritimes, soit parce que l'Etat national régule et garantit lui-même aux grands chantiers du pays les commandes des armateurs français.

Au début des années 1960, le marché devient international. C'est le marché des pétroliers et des navires spécialisés : méthaniers, frigorifiques, porte conteneurs, etc... Son évolution est alors directement liée aux conjonctures économiques et géopolitiques mondiales, aux stratégies des grands pools d'armateurs et, en fin de compte, à l'évolution du prix mondial de chaque type de navire. L'insertion du chantier de La Ciotat dans cet espace international est essentielle dans la crise qu'il subit, notamment lorsque les deux chocs pétroliers des années 1970 déstabilisent ce marché.

La régulation nationale du secteur naval

Le deuxième ingrédient du contexte est la régulation nationale du secteur. Le chantier est situé dans l'espace des grands chantiers français de construction de grands navires. Cet espace se déploie sur l'hexagone depuis Dunkerque jusqu'à La Seyne en passant par Nantes, Saint-Nazaire, Le Trait, Port de Bouc et La Ciotat. Chacun des sept chantiers dépend de ses propres actionnaires privés, issus du monde industriel, du monde maritime ou du monde bancaire. Tous cependant relèvent d'une régulation nationale très intégrée autour de la politique de construction navale nationale : une politique fondée sur le postulat selon lequel le secteur est stratégique pour l'économie et la sécurité

nationales.

Les structures de cet espace national évoluent dans le cadre des accords ou plans successifs conçus par l'Etat en concertation avec la profession : loi Defferre (1951), Livre Blanc (1959), Contrat professionnel (1968). Les péripéties du secteur sont régulées par une convention tripartite non dite entre l'Etat, la Profession et le monde des salariés : une convention en vertu de laquelle chacun admet le caractère stratégique des grands chantiers et la nécessité de les pérenniser le plus longtemps possible dans l'intégralité de leurs structures. C'est au titre de cette convention, d'ailleurs, que les organisations syndicales de salariés se trouvent de fait dans une position de gestion responsabilisée : une gestion certes conflictuelle mais qui veille à ne pas compromettre l'équilibre institutionnel global ou local du secteur. La rupture soudaine de la régulation nationale fait voler en éclats cet équilibre.

L'intégration spatiale de la construction navale

Le troisième ingrédient est l'intégration régionale. Le chantier est situé dans l'espace des activités industrielles maritimes provençales. Échelonné depuis Port de Bouc jusqu'à Toulon, cet espace inclut d'abord le chapelet des grands chantiers de construction et de réparation navales du littoral. Il génère directement ou indirectement quelque 50 000 emplois, soit 15 % de l'emploi industriel régional. Il inclut aussi un vaste tissu de petites et moyennes entreprises sous-traitantes de chaudronnerie, mécanique, fonderie, d'électricité, de menuiserie et de peinture, également déployé dans cet espace. Il constitue un complexe économique et social transversal aux trois départements du littoral provençal. Très dépendant, lui aussi, des conjonctures mondiales du secteur, il n'en constitue pas moins un système régionalement régulé et, dans une certaine mesure, assure sur ce littoral une fonction de base motrice de l'économie et de la société. Une telle insertion régionale du chantier opère de manière substantielle dans la crise et dans les traumatismes sociaux liés aux événements des années 1980.

La reproduction de la société locale

Le quatrième ingrédient est la reproduction de la société locale. Une part importante des institutions de cette société se construisent sur la base de la matrice socio-organisationnelle du chantier naval. Le comité d'entreprise du chantier, avec les services multiples qu'il rend aux salariés de l'établissement, est en quelque sorte le comité d'entreprise de la ville. Le centre médical de l'Union Départementale Mutualiste, encore appelée la « mutuelle CGT », est lui aussi une institution au service d'une partie importante des habitants de la ville. La politique du logement de la municipalité est médiatisée par des acteurs politiques, associatifs et patronaux directement ou indirectement associés à l'existence du chantier naval. Enfin, dans sa structure urbaine autant que dans le mode de vie des habitants, l'interaction est incessante entre l'habitat, les réseaux relationnels et l'activité industrielle navale. Ces interactions génèrent un paysage, des rythmes de vie, des types de sons, des formes de mobilité et des modalités d'occupation de l'espace public spécifiques. Ce paysage, ces sons, ces rythmes et ces mobilités constituent un patrimoine transmis de génération en génération, intériorisé comme immuable dans les représentations des ciotadains (les habitants de La Ciotat) et conçu, dans leur représentation collective, comme quasiment éternel.

La professionnalité des salariés du chantier

Le cinquième ingrédient est la professionnalité des salariés. A la suite du premier navire à vapeur construit en 1836, plus de 330 navires sont construits à La Ciotat. La ville est un lieu de transformation et d'assemblage de la matière, de création d'objets massifs et d'innovation productive. Elle est un espace de technique dont l'activité repose sur un modèle particulier de professionnalité du travailleur : celui de l'ouvrier professionnel de la métallurgie. Elle est le creuset d'une communauté de travail unie par une « convention de travail » (Salais, 1994) associée à l'objet fabriqué : convention faite d'accords sur les exigences de délai et de qualité à assurer, sur l'acceptation des risques et sur la légitimité d'être fiers du chef d'œuvre accompli. Cette communauté de travail est massivement mobilisée dans les organisations syndicales du chantier, en particulier au sein d'une puissante CGT empreinte d'une certaine tradition anarcho-syndicaliste. Elle constitue pour une large part la matrice socio-culturelle de la société ciotadaine

L'analyse du contexte de la transition permet donc de repérer cinq ingrédients « sociétaux ». A partir

de l'idée que les ingrédients sont « les éléments d'un contexte identifiés par le chercheur comme pertinents pour analyser un processus spécifique », on constate que le processus de transition du chantier naval au cluster de Grande plaisance de La Ciotat peut être analysé sur la base de ces cinq ingrédients englobants : le marché international, la régulation nationale, l'intégration spatiale, la reproduction de la société locale et la professionnalité des salariés. Ces ingrédients seront qualifiés de « sociétaux » parce qu'ils relèvent de structures et de tendances profondes propres à la société française et parce qu'ils s'inscrivent dans un temps long quasiment séculaire. Ils n'opèrent pas tous ensemble à tout moment. Certains figurent de manière peu active dans la toile de fond contextuelle et s'y trouvent réactivés de manière durable à l'occasion d'un événement. Certains opèrent au début, disparaissent provisoirement et ressurgissent ultérieurement à l'occasion d'une conjoncture nouvelle. Certains peuvent freiner l'action à certains moments et l'accélérer soudainement dans une circonstance particulière. En certaines occasions, ils interagissent tous ensemble tandis qu'en d'autres circonstances, ils opèrent deux à deux, trois à trois, etc... Tous cependant ont pour caractéristiques communes d'être des éléments du contexte, d'être présents de manière plus ou moins active tout au long de la transition et, surtout, d'être nécessaires à la compréhension du sens du processus.

La transition du chantier naval au cluster de Grande plaisance est un processus dialectique au cours duquel se conjuguent en permanence rupture et continuité. La réalité historique y est celle d'une crise économique et sociale violente, durable et dramatique dont les épisodes successifs sont tous traversés à la fois, non seulement par de l'abandon, de l'oubli, du renoncement et de la destruction c'est-à-dire la rupture, mais aussi par de la mémoire, de l'inertie, de la résurgence et du projet s'inscrivant dans la continuité. Chacune des péripéties de la transition constitue une phase au cours de laquelle des forces, des contraintes, des ressources et des événements issus du contexte interagissent pour affronter, résoudre ou dépasser cette tension entre la rupture et la continuité. Dès lors, les ingrédients repérés dans le contexte de la transition sont constitués par certaines de ces forces, contraintes, ressources et événements ayant interagi de manière forte autour de cette tension et donnant ainsi son sens au processus.

A côté de ces ingrédients qualifiés de « sociétaux », d'autres cependant apparaissent comme moins globaux et moins anciens. Certes, ainsi qu'on va le voir, ils opèrent plus ou moins intensément et se transforment eux aussi en permanence au cours de la transition. Mais ils relèvent moins de structures sociétales englobantes que de situations et de tendances sectorielles et sociales locales. S'inscrivant dans un temps moins long de quelques décennies, la plupart d'entre eux sont d'ailleurs associés aux ingrédients sociétaux. On les qualifiera d'ingrédients « locaux ».

La crise sectorielle de la construction navale

Le sixième ingrédient est donc celui de la crise sectorielle de la construction navale. Cette crise procède de la tension qui se manifeste en France à partir du début des années 1970 entre la nature de plus en plus internationalisée du marché des grands navires et le caractère nationalement régulé du secteur de la construction navale. La crise explose en 1986 lorsque le gouvernement français décide de mettre fin aux aides financières massives qu'il accorde aux cinq derniers grands chantiers et qu'il précipite ainsi la fermeture de trois d'entre eux, notamment celui de La Ciotat. Mais cette crise est permanente. Elle commence de se manifester quinze ans avant l'explosion. Elle produit en 1978 à La Ciotat une première vague de 1200 licenciements. Elle est encore présente pendant huit ans après la fermeture dans le déroulement des conflits, des négociations et des hésitations présidant aux démarches de reconversion. Elle légitime ainsi tour à tour la volonté des uns de transformer le site du chantier en une marina touristique et la détermination des autres à y relancer un très grand chantier naval analogue à l'ancien.

La vulnérabilité de la ville-usine

Un septième ingrédient est celui de la vulnérabilité de la ville-usine de La Ciotat. Cette vulnérabilité procède de la tension propre à toutes les situations de mono-industrie qui conduisent une ville ou une agglomération à être dépendante d'une seule activité et qui, réciproquement, conduisent une activité ou une grande entreprise à être fortement dépendante des ressources naturelles et sociales locales. En cas de crise, cette tension s'exacerbe et peut déboucher à la fois sur la destruction ou

l'altération profonde de l'outil productif et sur la désintégration poussée des structures sociales locales. Cette tension est d'autant plus poussée à La Ciotat que la reproduction de la société locale et l'homogénéité de la professionnalité des salariés sont depuis plus d'un siècle associées à une telle situation de mono-industrie. Elle s'y est trouvée d'autant plus accentuée que le chantier local est lui-même inséré dans un complexe régional d'activités industrielles maritimes qui est affecté dans son ensemble par la crise et qui, par effet systémique, s'effondre quasi totalement à la suite de la décision de 1986. Cette vulnérabilité se manifeste de manière violente et tragique dans les dix années qui suivent la fermeture du chantier puisque la ville est socialement sinistrée, les nombreux suicides ne constituant qu'une manifestation parmi d'autres de l'état d'anomie qui y prévaut alors. Mais cette vulnérabilité, ainsi qu'on l'a déjà signalé, est en réalité bien antérieure à l'effondrement de 1986 et elle perdure jusqu'au début des années 2000. Car la tension générée entre l'intégration socio-économique héritée du passé et les projets nouveaux introduits depuis l'extérieur ne cesse jamais tout à fait entre la fermeture du chantier et l'apparition des activités de reconversion.

Le mouvement social des salariés du chantier

Le huitième ingrédient est le mouvement social des salariés du chantier. Ce mouvement s'inscrit dans la longue tradition de présence massive et de combats sociaux d'un milieu d'ouvriers de métier fortement empreint de culture de classe et organiquement intégré à la vie du chantier et aux structures de la vie sociale de la ville. Porteur de continuité pendant l'essentiel du XX^e siècle, ce mouvement doit assumer une position contradictoire inconfortable dès la fin des années 1970 lorsque se profilent les perspectives de diminution des capacités de production ou de fermeture pure et simple. La tension prend un tour extrême lorsque, en 1987, une fois le chantier fermé, une minorité d'anciens salariés décide successivement de retenir par la force le dernier pétrolier construit, encore à quai, et d'occuper toujours par la force l'ensemble du site. Le mouvement social des salariés se transforme alors profondément. Une partie du mouvement décide d'abandonner le combat et d'accepter la reconversion tandis qu'une autre partie joue à la fois sur le tableau de l'insurrection violente et sur celui de la négociation en vue d'une reconversion satisfaisante. Entre continuité et rupture, la tension s'exacerbe encore lorsque les « 105 » occupants du site et les syndicats CGT qui les soutiennent doivent renoncer à leur ambition de faire redémarrer sur le site un grand chantier analogue à l'ancien. Afin d'assurer la continuité industrielle maritime du site tout en acceptant la rupture d'une reconversion dans des activités d'un type nouveau, ils acceptent de signer un protocole d'accord avec les pouvoirs publics en vue de spécialiser ce site dans la maintenance, la réparation et la réfection des navires de Grande plaisance. Les mêmes protagonistes du mouvement social en viennent même à assumer la tension de manière plus poussée encore en participant au développement des nouvelles activités : les « 105 » étant embauchés et organiquement intégrés à la gestion du site, les instances régionales de la CGT organisant une fête sur le site pour célébrer sa renaissance à l'occasion de l'inauguration d'un « ascenseur à bateaux » de plaisance.

La symbolique industrielle

Le neuvième ingrédient est celui de la symbolique industrielle auprès des grandes collectivités locales. Cette symbolique doit être située dans la représentation collective, largement partagée par les acteurs publics locaux et régionaux, d'une sous-industrialisation de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les prémices, le déroulement et la reconversion industrielle de La Ciotat ont sans cesse été marqués par une tension vécue par les grands élus locaux, notamment par les maires, les élus du Conseil général des Bouches du Rhône, ainsi que les élus du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur : la tension entre le refus de la destruction de l'ancien appareil productif et le désir de poser les jalons d'un nouvel appareil productif en prise avec la modernité. La fermeture du chantier de La Ciotat – à laquelle sont associées la fermeture du grand chantier voisin de La Seyne et la crise du tissu de sous-traitance – sont vécus alors symboliquement comme un traumatisme dramatique pour l'avenir de l'appareil productif régional. Entre la nécessité de préserver le tissu industriel préexistant dans cette région, l'obligation d'accepter les ruptures imposées par le marché international et la dérégulation nationale, les grands acteurs publics locaux tentent d'assumer la tension. Ils interviennent de manière permanente dans la transition ciotadaine. Leur intervention la

plus visible et la plus institutionnalisée est la création, en 1993, d'une société d'économie mixte (la Semidep) destinée à promouvoir, aménager et gérer le nouveau dispositif de Grande plaisance sur le site de l'ancien chantier. Mais ils ont de multiples autres manières d'assumer la tension, soit avant l'accord de 1993 en tentant diverses initiatives plus ou moins ambitieuses ou hasardeuses en vue de recréer un grand chantier naval, soit après 1993, en arbitrant favorablement à l'équipement et à l'attractivité de ce qui apparaît de plus en plus comme un nouveau cluster de Grande plaisance.

La permanence relative des ingrédients

Qu'ils soient « sociétaux » ou « locaux », tous les ingrédients ont pour commune caractéristique de s'inscrire de manière permanente dans le temps du processus transitionnel de telle manière qu'aucun d'entre eux ne se trouve étranger au déroulement des différents épisodes, phases ou péripéties de la transition. Mais cette présence dans le temps du processus est relative. Selon les épisodes, les phases ou les péripéties, chaque ingrédient peut se transformer, être plus ou moins actif et plus ou moins visible.

De 1986 au milieu des années 2000, la transition ciotadaine passe par quatre grandes phases. Le choc de la crise mondiale et la fermeture du chantier est la première de ces phases. Les conflits générés par le refus de la fermeture constituent la deuxième. Les démarches et tergiversations en vue de la reconversion du site forment la troisième. Le développement du cluster de Grande plaisance représente enfin la quatrième. Aucun des ingrédients repérés ne se manifeste tout à fait de la même manière tout au long des quatre phases.

Ainsi en est-il de l'ingrédient sociétal « intégration spatiale ». Celui-ci se manifeste effectivement à un très haut degré au moment de la première phase du choc mondial et de la fermeture du chantier. Mais il se transforme à plusieurs reprises au cours de la transition. Au cours de la deuxième et de la troisième phase, cet ingrédient disparaît du champ de l'observation. Pendant cette période, le site de La Ciotat a complètement cessé d'être intégré à un quelconque complexe des activités industrielles maritimes provençales, lequel se trouve désormais totalement désarticulé à la suite des fermetures de La Seyne et de La Ciotat. Mais voilà que, lors de la quatrième phase (le développement du cluster de Grande plaisance), le site se trouve à nouveau intégré dans un espace industriel régional, à savoir le « macro-cluster » provençal de Grande plaisance émergeant désormais depuis Marseille jusqu'à Saint Mandrier et dans lequel commencent même à apparaître diverses institutions de régulation régionale.

Ainsi en est-il aussi de l'ingrédient local « mouvement social des salariés ». Celui-ci se manifeste effectivement du début à la fin mais il se transforme considérablement au cours de la transition. Au cours des trois premières phases, c'est un mouvement de masse à la fois encadré et désordonné : encadré autant qu'elle le peut par l'organisation syndicale qui a décidé de résister à la fermeture (la CGT) et désordonné du fait des interventions multiformes, parfois violentes et insurrectionnelles des « 105 » irréductibles qui occupent le site. Au cours de la dernière phase en revanche, le mouvement des salariés s'institutionnalise et ne se manifeste que par l'intervention d'une minorité d'acteurs syndicaux dans le cadre de négociations officielles et par la présence de quelques anciens du mouvement au sein des instances de la société d'économie mixte chargée de développer le site reconverti.

Ainsi en est-il encore d'un autre ingrédient local « vulnérabilité de la ville-usine de La Ciotat ». Celle-ci opère en effet tout au long des quatre phases mais elle change de nature, elle aussi, au cours de la transition. Au cours de la première phase, elle est liée à la certitude des ciotadains que leur ville est (quasi) éternellement vouée à l'industrie de construction navale. Au cours de la deuxième et de la troisième phase, elle est liée à la très forte incertitude pesant sur l'issue de la reconversion dans une ville trop spécialisée jusque-là. Au cours de la quatrième phase, enfin, elle devient cachée parce qu'elle est liée au fait que la Grande plaisance n'est que faiblement perçue comme une activité garantissant l'avenir industriel et la création d'emplois pour les jeunes ciotadains.

Ainsi, tout au long de la succession des phases de la transition, chacun des ingrédients opère de manière sporadique ou changeante de telle manière que l'interaction entre ces ingrédients s'effectue selon des formes elles-mêmes changeantes d'une phase à l'autre et de manière spécifique à chaque phase. Les ingrédients, en somme, définissent ensemble la continuité du processus transitionnel.

Mais, en même temps, leurs combinatoires spécifiques au cours de chacune des phases du processus permettent de définir ce qu'on pourra appeler, ultérieurement dans cet ouvrage, les séquences temporelles de ce processus.

Conclusion

Un premier élément de conclusion consiste à noter que les ingrédients extraits du contexte contribuent à donner un sens au processus. Ils présentent tous un caractère de permanence tel qu'aucun d'entre eux ne se trouve étranger au déroulement du processus transitionnel. Ils n'y sont pas toujours tous présents ni visibles à un même degré parce qu'ils peuvent y être plus ou moins latents ou actifs. Ils n'y opèrent pas toujours en interaction étroite les uns avec les autres et leur combinatoire peut varier. Mais ils apparaissent tous comme pertinents pour expliquer un processus de transition complexe caractérisé par une incessante tension entre des facteurs de continuité et des facteurs de rupture. A des degrés divers, de manière plus ou moins active et de manière plus ou moins efficiente, chacun de ces ingrédients est porteur de cette tension et contribue de ce fait à donner son sens au processus transitionnel.

Un deuxième élément de conclusion consiste à bien remarquer que ces ingrédients sont construits. Ils sont bien extraits du contexte en tant qu'éléments particulièrement pertinents recélés dans ce contexte. Mais ils n'y sont pas prélevés dans le contexte comme des objets « prêts à l'emploi ». Ils procèdent, on l'a vu, des interactions et des tensions qui traversent ce contexte et qui ont été saisies et reconstruites par le chercheur.