



HAL
open science

Du chantier naval à la ville : la mémoire ouvrière de Port-de-Bouc

Paul Bouffartigue, Roger Cornu, Alain Degenne, Jean Duplex, Jean-Claude Garnier, Phanette de Bonnault-Cornu, Catherine Giorgi

► **To cite this version:**

Paul Bouffartigue, Roger Cornu, Alain Degenne, Jean Duplex, Jean-Claude Garnier, et al.. Du chantier naval à la ville : la mémoire ouvrière de Port-de-Bouc. [Rapport de recherche] Laboratoire d'économie et sociologie du travail (LEST). 1984, pp.243. halshs-03757380

HAL Id: halshs-03757380

<https://shs.hal.science/halshs-03757380v1>

Submitted on 15 Nov 2022

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

DU CHANTIER NAVAL A LA VILLE :
LA MEMOIRE OUVRIERE DE PORT-DE-BOUC

Etude réalisée avec une subvention du
Ministère de la Culture (Convention n°82 01 87)

Réalisée par : Paul BOUFFARTIGUE - LSID
Roger CORNU - LEST
Alain DEGENNE - CACES
Jean DUPLEX - CACES
Jean-Claude GARNIER - CACES.

Responsable scientifique : Roger CORNU.

FEVRIER 1984

APPEL A LA MEMOIRE OUVRIERE



*A tous ceux qui ont
des histoires de
travail, de luttes,
des chansons,
des images...*

*Ecrivez nous comme vous savez...
Venez nous voir au Centre Culturel...*

S O M M A I R E

I.- Le chantier de la mémoire (Roger CORNU). p. 1

II.- De la mise en mot à la mise en scène. p.13
(Roger CORNU).

III.- Port-de-Bouc quelques points de repères p.31
historiques. (Paul BOUFFARTIGUE).

IV.- Je suis une légende ... ou la production p.41
d'un chantier symbolique. (Roger CORNU).

V.- Une qualification industrielle p.57
actuelle. (Alain DEGENNE - Jean DUPLEX).

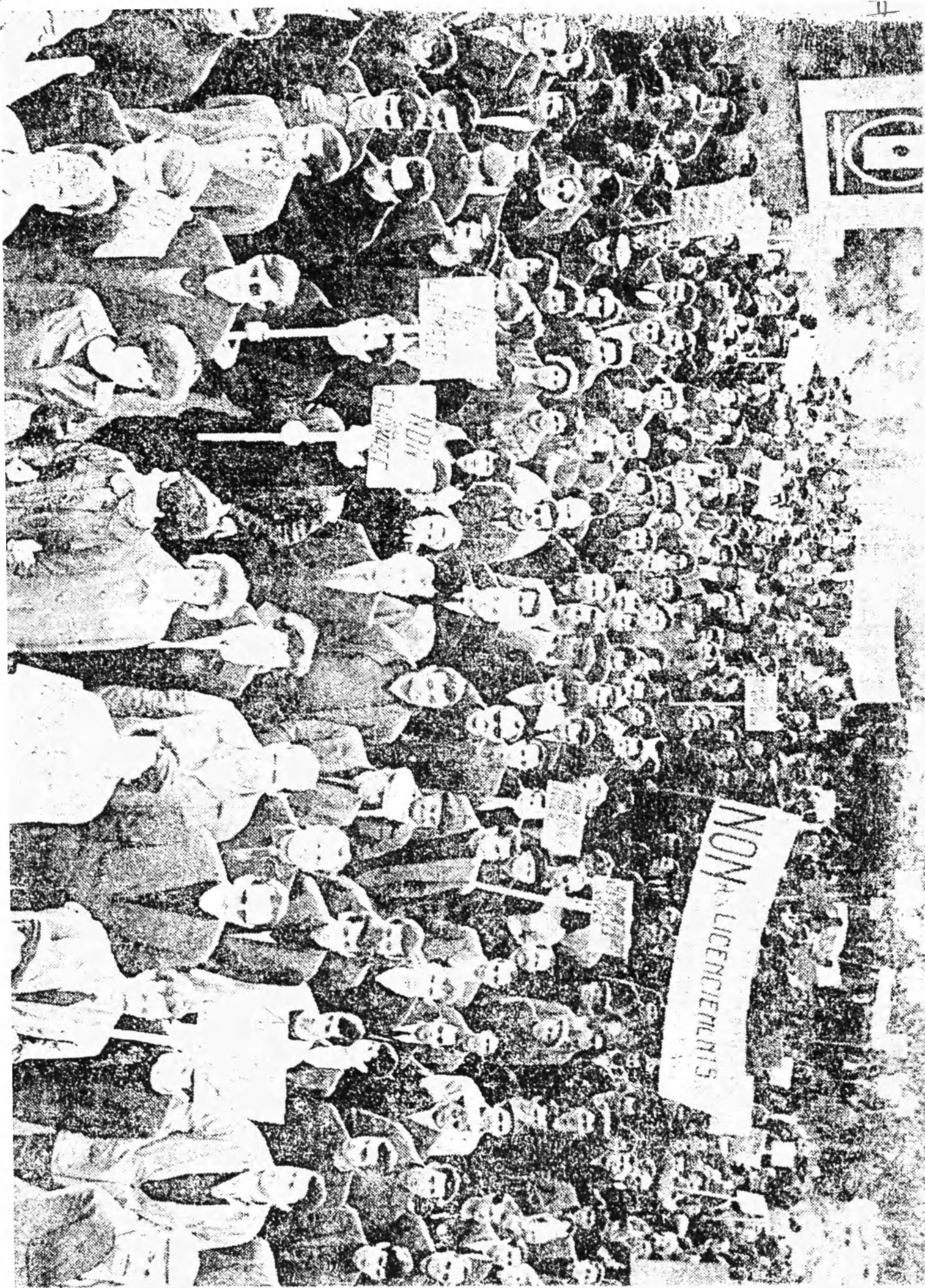
VI.- L'Espace et le syndicalisme. p.91
(Roger CORNU).

VII.- De la Tour de Babel à l'"Homme p.103
nouveau". (Jean-Claude GARNIER).

VIII- Quelques aspects du nouveau p.179
Port-de-Bouc. (Paul BOUFFARTIGUE).

IX.- Le langage ouvrier et la culture p.211
ouvrière. (Phanette DE BONNAULT-CORNU).

X.- Les ouvriers et la pratique du p.225
train. (Catherine GIORGI).



III

A la mémoire de Hélène LEGOTIEN.

"Oui, tout le monde se souvient des hommes illustres et personne ne se soucie des gens qui n'ont été rien, mais qui ont aimé, espéré et souffert. Ceux qui ont reçu humblement notre prêt-à-porter commun à leur naissance et qui l'ont traîné humblement jusqu'au terminus. Et cette expression même, ceux qui n'ont été rien" est odieuse, vraie et intolérable. Je ne puis l'accepter dans toute la mesure de mes moyens.

Emile AJAR. L'angoisse du roi Salomon.
Mercure de France, p.31.



LE CHANTIER DE LA MEMOIRE.

Port-de-Bouc 1980 :

"La ville a besoin de docteurs es sciences, es poésie, es peinture, de chirurgiens de la parole écrite ou hurlée ; d'historiens pour aujourd'hui, de géographes pour pays vrai, d'écrivains à plume d'homme, d'architectes qui oublient de l'être, de politiques qui y croient encore, bref :

statue d'ouvrier désenchantier - bien sous tous les rapports économiques et sociaux - cherche personnes intéressées par mémoire collective et désirant s'en servir. Antiquaires s'abstenir ..." (1).

Il est inhabituel pour des chercheurs de se voir interpellés de cette façon, de se voir offrir un terrain de recherche alors que l'expérience du chercheur est inverse : essayer de convaincre de l'intérêt de l'étude et de la nécessité d'avoir accès au terrain et d'obtenir la participation des populations concernées. Inhabituel encore le fait qu'un objet soit fourni au départ, la mémoire du chantier, non par des appels d'offre sous forme de contrats, mais par un mouvement social autour de ce thème,

(1) *Paul FRUCTUS, Du coeur à revendre. Cahier de la Mémoire, Office culturel de Port-de-Bouc, Juin 1980, p.3.*

issu de la population et relayé par le Centre culturel de Port-de-Bouc. De la quinzaine de chercheurs qui répondirent à l'appel du Centre culturel fin 1979, la moitié s'intéressa à l'opération.

Face à ce type d'initiative, les financements actuels par contrat se révèlent inadéquats. Il s'agit en effet, si l'on veut réaliser la recherche, de s'y investir quand le phénomène se produit. Nous avons, pour notre part, rédigé la demande de financement en Juillet 1981. Le contrat a été signé en 1982 et le premier versement a eu lieu début 1983, soit au moment où la partie active de l'opération du centre culturel arrivait à son terme. C'est dire, pour reprendre la formule du monde du cinéma, que nous avons dû assurer "l'avance sur recettes", ce qui n'était possible qu'en utilisant les moyens financiers des laboratoires auxquels nous appartenions. Une telle situation limite la possibilité de participation des chercheurs à des opérations du type de celle de Port-de-Bouc qui pourtant sont essentielles au développement et au renouvellement des sciences sociales tant au niveau des interrogations scientifiques qu'au renouvellement des méthodes ou à l'évolution des rapports avec le terrain de recherche.

Une recherche impliquée.

Pour mieux situer la place de la recherche dans une situation comme celle de Port-de-Bouc, il est nécessaire de préciser un certain nombre de caractéristiques de la recherche en sciences sociales. Le point de départ est la constatation qu'il est difficile de faire la part de la recherche fondamentale et de la recherche appliquée. Il est en effet impossible de faire progresser la discipline sans passer par des recherches de terrain, chaque recherche produisant simultanément des résultats comparables au secteur "études" dans d'autres disciplines - informations sur une situation historique particulière-, et des résultats relevant de la recherche fondamentale -renouvellement de l'outillage et des délimitations du champ scientifique- nouveaux problèmes théoriques, renouvellements conceptuels, nouvelles méthodes et nouvelles techniques. D'où un premier écartèlement du chercheur entre ces deux pôles, les caractéristiques de la situation concrète le tirant vers l'aspect "études", sa position coté recherche fondamentale. Second aspect de la recherche en sciences sociales qui prend ici un caractère exacerbé, les rapports entre recherche fondamentale ou études et recherche-action, là encore terrain polaire plus que

séparation nette. Nous appelons ici recherche action toute recherche, initiée par l'Etat, le patronat, les syndicats ou toute autres institution qui se déroule dans le cadre et en liaison avec l'action de ces institutions. C'est en quelque sorte le rôle qu'aurait aimé nous voir jouer le Centre culturel et qui était en oeuvre dans l'opération Ugine-Aciers-Mutuelle de Port-de-Bouc (1).

Dans ce cadre, nous avons choisi une position que nous caractérisons par le terme de recherche impliquée. Cette position découle à la fois des caractéristiques du terrain et de l'intérêt des chercheurs. Sur le terrain, les anciens ouvriers des chantiers voulaient transmettre leur expérience à leurs enfants et petits enfants et aux autres ouvriers qui n'avaient pas connu le chantier et travaillaient dans la zone de Fos pour qu'elle ne soit pas perdue et qu'elle leur serve. Pour que cela soit possible, encore fallait-il que la situation historique singulière du chantier de Port-de-Bouc porte en elle des caractéristiques suffisamment générales pour que la transmission puisse se faire (générales non pas dans le sens de communes à toutes les situations mais permettant d'éclairer la singularité des autres situations). Pour les chercheurs, Port-de-Bouc était riche de promesses dans la mesure où travailler dans ce cadre permettait d'enrichir leur démarche et d'éclairer sous des jours nouveaux les questions qu'ils avaient abordées dans d'autres situations de recherche. D'où la décision de garder leur autonomie (le financement séparé étant un des moyens) tout en s'impliquant dans la situation. Une telle prise de position fut source de tension moins avec la population qu'avec le Centre culturel. Rétrospectivement, il nous semble que c'est la seule possible dans une telle conjoncture, même si nous n'avons pas toujours réussi à trouver les modalités pratiques adaptées à une telle prise de position.

(1) *A ce niveau, même si les partenaires choisis ne sont pas les mêmes, il n'y a pas de différence de principe entre cette opération et la recherche sur les conditions de travail du LEST.*

La constitution de l'équipe de recherche et les rapports au terrain.

Dans une enquête traditionnelle, le chercheur est le seul à manipuler, sur le terrain, le questionnaire ou l'entretien et c'est ce qui fonde sa technicité au point même où certains finissent par définir le travail du sociologue par l'aptitude à manier ces techniques. Ici nous nous trouvons confronté à une situation où les ouvriers, depuis 1977, s'interviewent entre eux, où les membres du centre culturel interviewaient les ouvriers, où les créateurs interviewaient les ouvriers. Nous n'étions plus que des interviewers parmi d'autres, dans une situation où il aurait été absurde d'aller chacun notre tour interviewer à nouveau les mêmes personnes. D'où la nécessité de s'organiser de constituer une équipe de chercheurs intéressés par des aspects différents de la situation et décidés à mettre leur matériel en commun, ce qui n'est pas si courant dans les pratiques habituelles de la recherche. Par ailleurs, d'autres chercheurs travaillant sur le terrain, nous avons été conduits à abandonner certains thèmes que nous avions retenus parce qu'ils étaient en train de les traiter, ou, à l'inverse à favoriser de nouvelles participations à la recherche sur des thèmes qui apparaissaient au cours de l'enquête (souvent sans succès). Ce mode de fonctionnement ne s'est pas fait sans un certain nombre de tensions dans la mesure où il allait à l'encontre d'un fonctionnement courant à tendance individualiste et hiérarchique de la recherche.

La recherche à Port-de-Bouc impliquait que nous suivions et participions à l'opération culturelle de Port-de-Bouc, que nous intervenions à l'égal des ouvriers et des créateurs dans la production des Cahiers de la Mémoire. Là encore cet aspect fut source de tensions. A l'intérieur de l'équipe de recherche d'abord dans la mesure où tous ne s'engagèrent pas au même degré. Ce qui eut pour conséquence une division du travail de fait, plus que voulue, qui nous permit de travailler à la fois avec les port-de-boucains participant à l'opération, ceux qui restaient extérieurs et ceux qui étaient franchement hostiles, et la possibilité de rester, quoique lié à l'opération du centre culturel, démarqué par rapport à elle. Cette situation permettait de limiter les effets des conflits internes à Port-de-Bouc sur le travail de la recherche. Tensions ensuite avec le centre culturel qui jugeait que nous ne nous engagions

pas assez dans l'opération et qui aurait souhaité nous voir travailler selon les théories de I. Oddone (1) sur lesquelles il y aurait beaucoup de réserves à faire. Si nous avions choisi la recherche-action à laquelle on nous incitait, nous nous serions trouvé partie prenante dans les conflits internes à Port-de-Bouc.

Toutefois une question plus importante apparaissait : notre apport à l'animation culturelle. On aborde ici une question centrale. Nous nous trouvions dans une situation où le travail fait joue un rôle important dans le jugement porté par les ouvriers de Port-de-Bouc et où les résultats de nos recherches dépendaient largement de l'existence de l'opération recueil de la mémoire du centre culturel.

Le travail du centre culturel et son contenu pouvait être jugé au jour le jour, l'animation fournissant des résultats à court terme. La création pouvait utiliser immédiatement les matériaux bruts (empiriques) pour en faire la matière de ses productions et restituer de façon relativement rapide les résultats de son travail. Pour la recherche, il en va tout autrement et le détour de production est plus long. Cependant dans le contexte de l'opération, il était nécessaire que les chercheurs fassent aussi la preuve de leur savoir-faire. D'où la nécessité de traiter au fur et à mesure les documents recueillis et de sélectionner des points limités que nous pouvions analyser et restituer rapidement. D'où encore la possibilité d'utilisation de la vidéo nous permettant de produire un document sur le rivetage, "On les appelait les sauvages", facilement restituable. Ce qui nous conduisait à une démarche de recherche itérative ou conventionnelle, moins codifiable mais plus riche que les formes traditionnelles de recherche, impliquant un accroissement de la rigueur théorique dans le travail.

Dans le rapport avec le centre culturel, il y avait nécessité pour nous de suggérer des contenus de réunions d'animation susceptibles d'enrichir l'information. L'exemple le plus typique fut la journée des corporations au cours de laquelle une centaine d'ouvriers, réorganisés

(1) Voir ODDONE (I) et alii, Redécouvrir l'expérience ouvrière, Editions Sociales 1982.

sur la base des corporations du chantier vinrent raconter leur travail, puis, toutes corporations confondues racontèrent la construction d'un navire. A l'inverse d'autres suggestions ne furent pas entendues. Deux exemples permettront de mesurer le problème.

La question des archives d'abord. Le centre culturel se heurtait de fait à un problème : la quasi impossibilité d'obtenir d'une Municipalité sans ressources financières les moyens nécessaires à la sauvegarde des archives. Mais en même temps le fonctionnement de l'action culturelle conduisait ses responsables à ne pas prendre le problème au sérieux. La longue durée de la mise en place d'un centre d'archives s'opposait au caractère immédiat de l'action culturelle. D'où une tendance à les utiliser comme un bien périssable. Dès lors on ne pouvait plus garantir à ceux qui nous confiaient des documents qu'ils seraient conservés s'ils étaient déposés au centre culturel. Pour les archives techniques laissées dans le chantier, se posait, au-delà des moyens, le manque d'intérêt des animateurs pour les aspects techniques du travail. Le problème qui impliquait une réflexion à long terme est de ce fait resté sans solution.

Les rapports avec les associations extérieures fut un second aspect des difficultés avec les animateurs. Cette dimension mériterait toute une analyse sur les caractéristiques d'une telle opération culturelle. Deux dimensions toutefois rendirent les relations difficiles. Au cours de l'opération, les animateurs passèrent d'un rôle de coordination et d'échanges entre les différents groupes à un rôle de direction et d'imposition d'une orientation qui faisait problème. Par exemple les Cahiers de la mémoire furent confiés à un rédacteur décidant du contenu et donnant une définition de la mémoire ouvrière n'existant qu'à condition de se libérer "des mots de son syndicat", "de son parti", de "ses voisins". D'une expression des différents groupes, les cahiers devenaient l'expression de l'animation. Les comités d'entreprises qui voyaient au début d'un bon oeil l'opération souhaitant qu'elle déborde sur Fos, prirent leur distance progressivement et les relations avec l'opération Ugine-Aciers - Mutuelle de Port-de-Bouc ne fut jamais prises en compte par les animateurs. Plus globalement, il y a eu isolément progressif des animateurs et de l'opération mémoire.

La mémoire du chantier

L'ambiguïté relève des phénomènes de mémoire eux-mêmes. Pourquoi soudainement la mémoire du chantier a-t-elle ressurgi ? Telle était pour nous la question essentielle que nous devions prendre en compte pour comprendre ce qui se disait à travers l'opération mémoire. Là encore nous nous trouvions dans une situation polarisée. La mémoire parle toujours au présent par et pour les autres (1). D'où la question de savoir ce qui dominait : à travers le chantier naval, parler de la situation actuelle de la ville, de l'emploi, du mouvement ouvrier et dans ce cas, l'interrogation rejoignait celle des ouvriers de la zone de Fos, ou à la lumière du présent se pencher sur l'histoire du chantier pour comprendre les raisons de sa fermeture et de la disparition d'une certaine forme de vie. Les deux dimensions étant présentes, selon l'insistance plus grande sur l'un ou l'autre des aspects, on basculait soit sur le chantier de la mémoire débouchant sur le présent, soit sur la mémoire du chantier risquant de se refermer sur une dimension passéiste. C'est par rapport à cette question que les différents groupes se sont situés dans l'opération. Les organisations syndicales de la zone de Fos se situaient plutôt sur la première orientation. Les créateurs avaient par contre tendance à prendre la mémoire du chantier comme matériaux de ce qu'ils avaient à dire sur le présent. Pour la recherche, il s'agissait de comprendre cette polarisation et le va et vient entre les deux pôles : on retrouvera cette caractéristique dans le rapport qui suit. Il était de toute façon indispensable de s'interroger sur le problème de la mémoire collective et de son rôle.

La mémoire apparaissait dans la situation de Port-de-Bouc à plusieurs niveaux :

- * comme objet de recherche potentiel puisqu'elle était au centre de l'opération ;
- * comme question technique dans une situation où le

(1) Voir CORNU (Roger), *Le vif saisit le mort, Séminaire d'Economie et de Sociologie du travail et de la Santé, LEST-CNRS 1982, pp. 183-210.*

chantier était fermé depuis une quinzaine d'années et où, seuls, les anciens pouvaient seuls parler du travail concret, de son organisation, des relations sociales et des luttes ouvrières ;

- * comme question méthodologique : comment réactiver la mémoire pour atteindre le maximum de précision possible ;
- * comme question sur la pratique sociologique : la part de la mémoire de la recherche et du chercheur dans sa pratique face à un terrain donné.

La question de la mémoire comme objet de recherche sociologique unifie l'ensemble des questions. En effet, si l'on considère les techniques des sociologues, le questionnaire et l'entretien, les deux font appel à la mémoire sans que pour autant les mécanismes de la mémoire aient été analysés. D'où l'importance de la recherche de Port-de-Bouc qui oblige à se poser la question et à s'interroger sur les fondements théoriques des techniques de recherche.

Une expérimentation méthodologique

Dans un va-et-vient entre réflexion théorique, analyse de ce qui se passait sur le terrain et expérimentation, nous arrivons à la conclusion de la nécessité d'élargir l'éventail des techniques en sociologie. A partir de l'entretien et du recours à la mémoire plusieurs constatations s'imposent.

A partir de l'analyse d'Halbwachs sur les cadres sociaux de la mémoire et dont un certain nombre de conclusions se vérifient sur le terrain, on est conduit à considérer que dans la conduite d'un entretien la remise en place des cadres spatio-temporels est un préalable au fonctionnement de la mémoire et donc de la qualité de l'entretien. D'où la focalisation sur ces aspects plus que sur les thèmes qui intéressent directement le chercheur. En second lieu l'enregistrement d'une même

personne dans des conditions différentes (individuellement chez lui ou à l'extérieur, en groupe et selon la nature du groupe, etc...) donne des résultats différents et l'une des formes ne peut être privilégiée par rapport aux autres, pas plus que l'on ne peut privilégier les situations conçues par le chercheur. Selon le lieu, le groupe, les souvenirs mobilisés ne sont pas les mêmes et le vocabulaire varie. D'où la faiblesse d'une sociologie qui s'appuie essentiellement sur des formes de collecte des informations au niveau individuel pour collecter du social. D'où la nécessité du recours à l'entretien de groupe à condition que ces groupes soient constitués sur la base d'individus entretenant des relations réelles (et cernables) dans la vie sociale présente, ou ayant à un moment ou à un autre entretenu des relations précises (dans le travail, dans la vie syndicale, dans la vie associative, dans la vie de quartier, etc...), ceci dans la mesure où les relations sociales concrètes servent de support à la mémoire. Autre aspect du même problème, les souvenirs collectés (contenu de la mémoire) seront d'autant plus riches que la situation de réactualisation contiendra le maximum de traits analogues à la situation de mémorisation des événements.

Ceci nous amène à une nouvelle dimension, le recours à des documents matériels (lieux, instruments, objets), à des comptes-rendus d'évènements (articles de presse, comptes-rendu de réunions, etc...), à des photographies, voire même à des films. En ce domaine la recherche de Port-de-Bouc aurait de multiples possibilités : retour dans le chantier détruit et reconstitution à partir des "restes" du chantier, ouvriers reprenant leurs outils, visite du dernier bateau construit qui fut l'enjeu de la grève contre la fermeture du chantier, commentaires de photos (illisibles pour les chercheurs), projection des archives de la télévision sur la fermeture du chantier.

De la même façon nous avons été conduit à étendre les techniques d'enregistrement des données, en ayant recours à la photo et à la vidéo, dans la mesure où l'entretien de groupe et les situations matérielles ne pouvaient être adéquatement collectées par les outils traditionnels (notes ou magnétophone).

Enfin dans une telle démarche, la façon dont le chercheur se déplace sur le terrain, a accès aux données ou entre en relation a un caractère tout aussi informatif que les données recueillies. D'où la nécessité d'être très attentif à sa propre pratique. Tout ceci n'est réalisable qu'à condition que le chercheur n'hésite pas à emprunter aux disciplines connexes (histoire, ethnologie) ou à innover à condition de renforcer la rigueur scientifique au niveau de la démarche et des réflexions théoriques.

Un nouveau rapport au terrain

La recherche et les questions méthodologiques nous amenaient aussi à réfléchir sur le rapport du chercheur au terrain. Outre les éléments déjà notés, nous devons insister sur deux points.

La manière de mener une enquête sociologique traditionnelle, présuppose que le chercheur est le maître d'oeuvre, que les personnes interrogées sont agies par la mise en scène du chercheur avant d'être acteur de l'entretien et éventuellement consommateur du rapport de recherche. Dans la situation à laquelle nous avons été confronté à Port-de-Bouc, cette position de chercheur n'est pas tenable et le chercheur se voit confronté à des caractéristiques larvées mais auxquelles on est de plus en plus confronté dans les autres recherches, la volonté des informateurs d'être considérés comme des sujets et de pouvoir s'exprimer comme ils l'entendent et non comme l'entend l'enquêteur, la possibilité de vérifier ce qu'ils ont dit (réécoute des bandes enregistrées, conservation, etc.) et de pouvoir utiliser pour leur propre compte l'entretien réalisé par le chercheur, c'est à dire éventuellement le donner à d'autres chercheurs.

En outre les personnes interrogées ont de plus en plus conscience de détenir un savoir et de le transmettre au chercheur, de faire que ce savoir ne soit pas déformé, et de constater qu'ils apprennent au chercheur autant que ce qu'ils peuvent apprendre de lui, c'est à dire que le processus de recherche est la rencontre de savoirs différents. Ce qui conduit à un autre aspect, l'exigence de retour des résultats de la recherche sous une forme accessible à ceux qui ont contribué par leur participation à la réalisation de la recherche. D'où la

nécessité de recherche de formes nouvelles de restitution dans l'écriture et dans le recours à des moyens audio-visuels. Se pose alors au chercheur la question de savoir si son vocabulaire, loin d'être justifié par la complexité scientifique n'est pas simplement un argot de métier et si la rigueur scientifique ne se mesure pas plus à la logique de raisonnement qu'au vocabulaire utilisé. Selon la réponse que l'on donne à ces questions on est conduit soit à une double production dans un double langage l'un pour le débat scientifique et l'autre pour la vulgarisation (avec tout ce que ce mot véhicule de populisme sinon de mépris), soit à un seul langage dans lequel s'exprime à la fois la production et la diffusion de l'information scientifique.

Nature du rapport de recherche

Que l'on ne s'attarde pas à trouver ici un rapport traditionnel après ce que nous venons de présenter, mais plutôt une étape de la recherche.

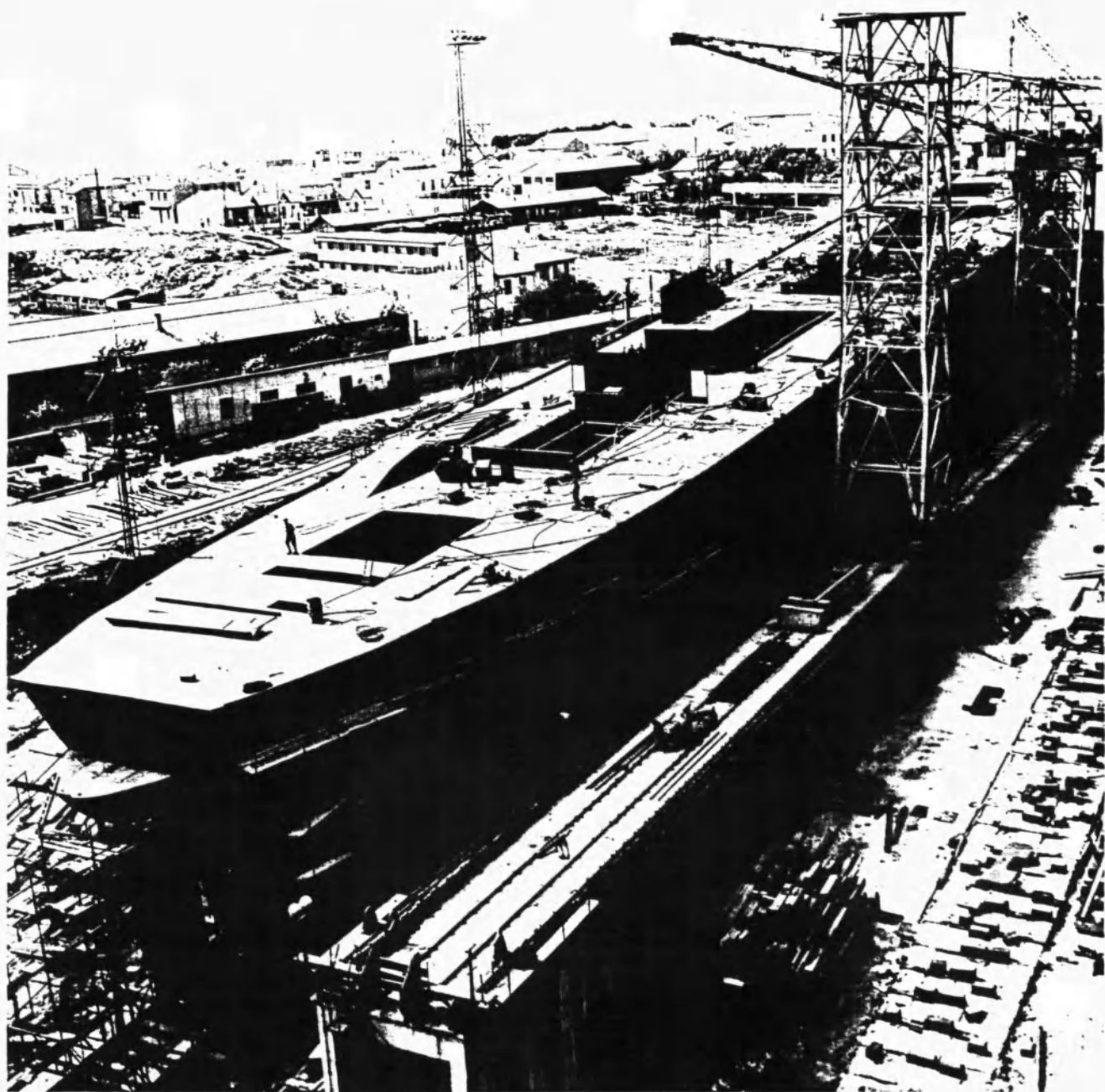
Dans la mesure où nous devons restituer des résultats à la population de Port-de-Bouc, nous avons choisi la forme articles de revue, plus courts et plus accessibles qu'un rapport, et la production d'un document vidéo. D'où depuis la rédaction du projet de contrat la publication du numéro de Technologie, Idéologie, Pratique 1980 n° 3-4 (paru en Juillet 1982), la production du film vidéo, Le coeur d'une ville, réalisé par Roger CORNU et Jean-Claude GARNIER, en 1983 (co-production LEST-CNRS, INA Provence - Côte d'Azur, CRDP Marseille), le numéro de Sociologie du Sud-Est, Le désert éclaté, pays de l'industrialisation sauvage, 1982 n°31-32 (paru en octobre 1983). La première publication traduit la présence des autres chercheurs à côté de notre équipe ; la deuxième resitue la recherche dans un ensemble régional qui donne son sens à la situation de Port-de-Bouc et éclaire les questions des rapports du passé par rapport à la situation présente.

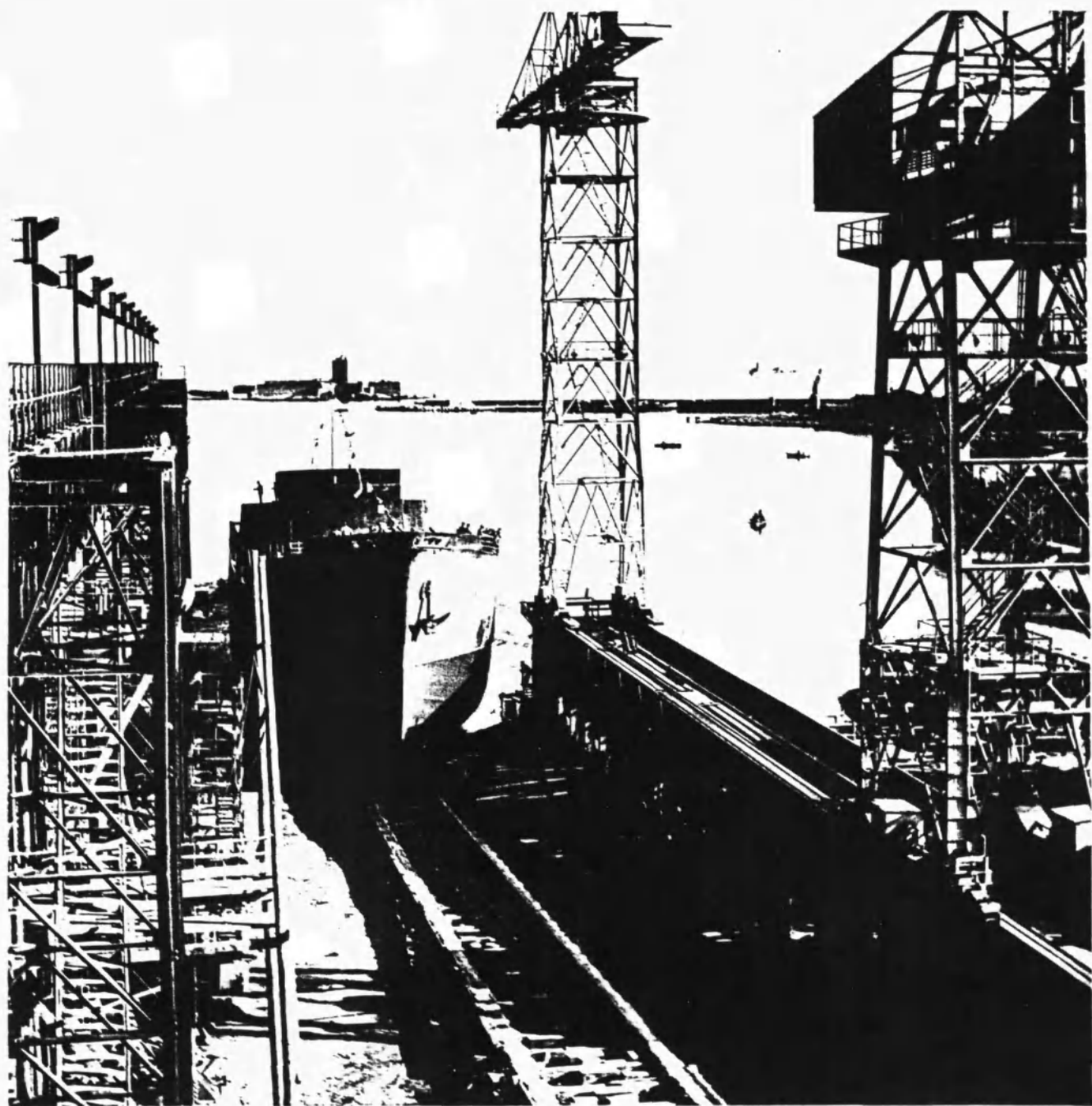
Dans la mesure où l'équipe a été constituée à partir d'un ensemble de chercheurs intéressés par Port-de-Bouc à partir de questionnement différent, il n'était pas question de donner à ce rapport une unité artificielle qui aurait peut-être été satisfaisante pour l'esprit mais aurait masqué la réalité des choses. On a préféré maintenir une forme de "kaléidoscope" qui nous semble plus riche.

Deux des textes de ce rapport n'ont pas été rédigés par des membres de l'équipe mais utilisent soit des documents collectés par l'équipe, soit sont issus d'une enquête fondée sur l'expérimentation méthodologique que nous avons réalisée, ce qui permet d'élargir la richesse de la situation port-de-boucaine.

Enfin, De la mise en mot à la mise en scène, va être publié dans les actes du colloque de la société des électriciens-électroniciens de France ; Je suis une légende dans Ethnologie Française ; L'espace et le syndicalisme, Langage de travail et culture ouvrière, Les ouvriers et la pratique du train, dans Monde Alpin-Rhodanien.

Pour nous la recherche n'est pas terminée et les productions ultérieures seront envoyées au Ministère de la Culture. Nous sommes en train de réfléchir à la forme d'une publication plus globale intégrant des travaux de chercheurs qui n'appartenaient pas à l'équipe car Port-de-Bouc fut oeuvre collective.





 DE LA MISE EN MOTS A LA MISE EN SCENE :

"Quand une notion prend une chaise, se rase,
enlève son chapeau ou s'enroule dans une couverture ..."

En 1947 se tenait le premier congrès international du film d'ethnologie et de géographie humaine. André Leroi-Gourhan dans un article qui, quoique marqué par son époque reste encore sur bien des points d'actualité (1), notait que la photographie ou le film "est, pour certaines branches, un moyen essentiel d'enregistrement" et que l'on doit admettre que "la caméra est aussi utile qu'un stylo". Le film ethnographique ajoute-t-il souffre "de deux maux : le manque d'argent et le manque d'expérience". Ces obstacles peuvent être levés à partir du moment où l'on aura établi "la distinction entre le cinéma frivolité et cinéma-archives". Si cela est acquis de nos jours en ethnologie, il n'en va pas de même dans d'autres secteurs des sciences humaines. C'est le cas pour la sociologie, dans les secteurs où le film pourrait jouer un rôle important comme la sociologie du travail. A. Leroi-Gourhan dit fort justement que "toute oeuvre technique est un drame, le "jeu de l'homme et de la matière" que seul le cinéma peut restituer". Cette résistance à l'image est d'autant plus surprenante que depuis 1948 beaucoup de choses ont changé.

Changement d'abord dans les rapports entre les sciences humaines et la société. Les gouvernements, les administrations, les entreprises, les syndicats ont de plus en plus recours aux sciences humaines. Les médias les utilisent abondamment, non sans déformation. Le grand public est de plus

(1) "Cinéma et sciences humaines : le film ethnologique existe-t-il ?"
Revue de géographie humaine et d'ethnographie 1948 n°3 reproduit dans :
LEROI-GOURHAN (André) *Le fil du temps*, Fayard 1983, pp. 102-109.

en plus exigeant à leur égard. L'économie, la sociologie ont fait leur entrée dans l'enseignement secondaire. Face à ce changement, face aux déformations introduites dans la présentation de leurs études, les chercheurs et surtout les directions des grands organismes de recherche ont peu fait pour s'adresser directement aux utilisateurs des résultats de la recherche.

Changement ensuite dans les rapports entre ethnologie et sociologie. Avec l'accès à l'indépendance des pays colonisés, les ethnologues se sont repliés sur le territoire national, territoire ancien de l'ethnologie métropolitaine qui ne se limite plus aux sociétés rurales mais s'empare des secteurs urbanisés (travaux sur des grands ensembles) et du secteur industriel. Dans les nouveaux états indépendants ce qui était du domaine de l'ethnologue extérieur devient domaine de l'ethnologie métropolitaine ou de la sociologie.

Depuis 1947, année où Jean Rouch présentait la "*Chasse à l'hippopotame*", le film ethnologique a acquis ses lettres de noblesse et domine souvent le "*film exotique*" ou le "*film de milieu*". Les films de Jean Rouch ont atteint le grand public et le film de fiction à caractère ethnologique s'est fortement développé. Que l'on pense ici aux films de Pierre Perrault pour le Québec ou aux frères Taviani pour l'Italie.

Mais surtout, c'est le développement de la télévision qui a démultiplié la présence et la consommation de l'image animée, dès le plus jeune âge. Le film est devenu un élément important de la formation des enfants et de la vie des adultes, ce qui a développé une adaptitude à l'image, sinon une aptitude à la déchiffrer (1). D'où la plus grande diffusion de reportages ou de documentaires à base ethnologique ou sociologique, voire même l'apparition de réalisateurs s'inspirant de la démarche ou des travaux des sociologues pour réaliser des documentaires ou construire des "dramatiques" ; c'est le cas, par exemple de Maurice Failevic, pionnier en ce domaine.

Enfin l'apparition de l'électronique et de l'informatique, le développement du matériel vidéo et sa possibilité de couplage à l'ordinateur offre des moyens techniques infiniment plus variés que ceux auxquels fait référence **Leroi-Gourhan** notamment dans le domaine du traitement, du mixage

(1) Nous avons emprunté le couple *adaptitude/aptitude* à Pierre Naville.

et de la création d'image. Les films de Jean-Christophe Averty montrent la richesse de ces nouveaux procédés.

Il est surprenant que pendant la même période, la sociologie qui assiste à ce phénomène social nouveau et produit des travaux sur lui, ne se soit pas emparée de ces moyens techniques et soit restée dans le domaine de l'écrit et de la parole. Ses progrès comme discipline scientifique tiennent plus au renouvellement de ses théories, de ses procédures (méthodes) que de ses procédés (techniques). Dans ce dernier domaine, c'est surtout au niveau du traitement des données (recours à l'ordinateur) qu'elle s'est modernisée, ce qui ne la distingue guère des autres disciplines scientifiques. Sa spécificité dans le domaine technique reste fondée sur le questionnaire et l'entretien individuel qu'elle n'a cessé d'affiner dans ses procédures tant au niveau du recueil que du traitement des données.

Les problèmes traités par la sociologie et la façon de les aborder dans les années passées ne se prêtaient pas particulièrement à un recours à l'audio-visuel dans la mesure où l'orientation générale était dominée par des analyses de structures globales, de catégories abstraites. Depuis quelques années, on assiste à une évolution vers l'analyse de situations concrètes saisissant les individus et les groupes au niveau de leurs pratiques dans des conjonctures historiques déterminées, ce qui conduit à prendre en compte les dimensions telles que l'espace ou le corps, à aborder les terrains d'enquête de façon nouvelle. Pour ma part, j'ai été conduit à utiliser la vidéo au départ de façon accidentelle, dans le cadre d'une opération de recueil de la mémoire ouvrière, avant d'expérimenter ses autres possibilités d'utilisation. Les réflexions qui vont suivre s'appuient sur quatre films vidéo produits au cours de cette opération (1). A partir de cette ex-

-
- (1) - "On les appelait les *sauvages*", U-Matic 3/4 de pouce, 45 mn.
Réalisation : Roger CORNU.
Production : CPMI 1982.
- (2) - "Le coeur d'une ville" U -Matic 3/4 de pouce - 57 mn.
Réalisation : Roger CORNU et Jean-Claude GARNIER.
Production : LEST-CNRS, CRDP Marseille, INA Provence-Côte d'Azur 1983.
- (3) - "Nous construisions des bateaux" U-Matic 3/4 de pouce - 30 mn.
Réalisation : Didier Bonnel
Production : CO.LI.MA.SON - Office culturel de Port-de-Bouc 1981.
- (4) - "TRACES en mémoire" U-Matic 3/4 de pouce.
Réalisation : Phanette DE BONNAULT-CORNU
Production : CPMI - Office Culturel de Port-de-Bouc 1983.

périence, je vais essayer de montrer ce que l'introduction de l'audio-visuel entraîne comme transformation dans le métier de sociologue, ou, à l'inverse comment des transformations du métier impliquent le recours à l'audio-visuel.

I.- Place du film dans la recherche

a) De nouveaux documents

Avant même d'avoir recours à la caméra comme moyen d'enregistrement, le sociologue se trouve confronté à une masse de films existants qu'ils soient l'oeuvre de professionnels ou d'amateurs. A. Leroi-Gourhan traduit bien une certaine attitude du scientifique face à ce type de documents lorsqu'il écrit : *"Il reproche aux productions habituelles la brièveté des images, l'attachement du cinéaste pour les vues les moins caractéristiques, (...), il sent à chaque instant que l'opérateur est passé à côté du plus important. Une scène entrevue dans un éclair lui inspire toute une séquence où la personnalité d'un peuple se dégagerait. Il frémit au commentaire et à la musique. Il a par dessus tout soif de vérité scientifique"* (1). On comprend une telle réaction et la nécessité de protestation face à des films qui fondent leur publicité sur leur caractère ethnologique ou sociologique ("aura de la science") pour se faire accepter. Mais la réaction décrite ici dépasse souvent ce type de film et peut s'amplifier à tous,

montre les difficultés d'accepter le film comme document de la recherche. Première dimension : demander au document ce qui n'est pas son objet, un exposé scientifique, parce que l'on se trouve face à des éléments d'une société ou un problème qui a été l'objet des recherches du scientifique-juge ; ou encore lui demander de fournir une documentation qui n'est pas son propos. Seconde dimension, *"une scène entrevue dans un éclair qui lui inspire ..."* ; l'utilisation du document comme tremplin pour l'imagination sociologique ou ethnologique. Ici c'est le "flair" du chercheur, produit de son savoir-faire et de ses connaissances, qui fonctionne de façon intuitive ("C'est là qu'il faut chercher") ; cet aspect si important de la recherche n'étant pratiquement jamais explicité dans la démarche, le chercheur a du mal à accepter le déclencheur (ici le film) comme document. Enfin une dernière raison pousse à exclure le film : sa complexité

(1) LEROI-GOURHAN, *op.cit.*, p. 103.

de lecture. Cette complexité renvoie en effet à la question : quel est le contenu du film, où se trouve-t-il ? Dans l'idée du réalisateur, dans les angles de prise de vue, dans les types et la succession des plans, dans ce qu'enregistre l'image, ou dans le montage ? Pour répondre à ces questions, il est nécessaire d'avoir une connaissance de la production cinématographique, voire de l'avoir pratiqué soi-même. Les questions sont plus ou moins complexes selon les types de film. Pourtant, pour peu que l'on veuille s'y intéresser le film peut fournir un certain nombre d'informations sans connaissance trop poussées. Au cours de notre étude nous avons par exemple repéré trois films sur le lancement d'un même navire, le premier réalisé par un reporter de la télévision (film monté pour la projection), le second produit par un officier de la compagnie de navigation, le troisième par un ouvrier. Si l'on cumule les trois films, on obtient un ensemble d'images permettant de mieux cerner les caractéristiques des opérations de lancement et de la cérémonie qui l'accompagne. De plus la prise de vue dépend de la place occupée par chacun lors du lancement, chaque place étant déterminée par sa profession ou son statut social. Enfin les séquences filmées dépendent pour une part du matériel utilisé par chacun et de la sélection qu'il fait, c'est à dire de ce que représente pour lui cet événement, tenant compte du fait qu'il assiste pour la première fois à un lancement ou qu'il y est accoutumé (là encore la profession et le statut social jouent).

b) Un instrument de collecte

Second niveau d'utilisation, ce qu'A. Leroi-Gourhan appelle les notes cinématographiques : *"Ces bouts tournés au jour le jour, sans plan déterminé, rendent d'éminents services et l'on commence à utiliser la caméra comme un bloc-notes. Ce qu'on en tire ensuite a tout juste le caractère de feuillets arrachés à un carnet de brouillon. Les notes cinématographiques s'imposent pour toutes les expériences que l'on ne renouvelle pas, elles auraient une valeur absolue si la caméra prenait la scène du début à la fin, mais en pratique elle sélectionne des images au vol et en désordre. Transformées en film, les notes ont les pires défauts du documentaire ; conservées à l'usage du spécialiste elles sont précieuses"* (1). Ce texte est largement marqué par les techniques de l'époque. Par rapport

(1) LEROI-GOURHAN, *op.cit.*, p.104.

au film la vidéo produisant des bandes effaçables permet de plus longues séquences, un enregistrement plus riche. On ne voit toutefois pas pourquoi les "expériences que l'on ne renouvelle pas" ne pourraient rentrer dans un film. Dans un premier temps, ces documents filmiques, s'ils sont bien faits, traduisent le regard du chercheur sur son objet de recherche à l'étape de la collecte des données. Le recours au film apparaît souvent nécessaire pour obtenir des données inaccessibles par d'autres moyens. Pour ce qui nous concerne, nous pouvons citer trois cas. Le premier est l'enregistrement d'entretiens de groupes réalisés auprès d'ouvriers ayant travaillé ensemble dans un chantier naval aujourd'hui fermé. Deux aspects rendaient l'enregistrement vidéo nécessaire : le fait que, racontant leur métier, dont une part leur était devenue machinale, ils avaient tendance à s'exprimer par des gestes qui donnaient sens à ce qui était dit (l'aspect grammatical du récit étant souvent rapporté par le geste) ; le fait que les échanges entre eux se faisaient fréquemment par gestes ou par mimiques. La vidéo apparaît ici comme l'instrument nécessaire au développement de l'entretien de groupe en sociologie qui est resté jusqu'ici peu utilisé faute notamment de moyens d'enregistrement.

Second cas, d'anciens ouvriers reprennent leurs outils pour nous montrer comment ils travaillaient. La reconstitution est faite sur la base d'équipes constituées d'ouvriers ayant effectivement travaillé ensemble. Au cours de la reconstitution, ils retrouvent leurs gestes, leur langage technique et restaurent les rapports de coopération et de dépendance existant dans les équipes, ce qui ne passait pas dans l'entretien traditionnel parce que machinal, c'est-à-dire plus "vécu" que "pensé". Là encore la caméra est indispensable.

Troisième exemple, le retour d'ouvriers sur le chantier détruit. A travers les décombres, ils retrouvent des éléments des infrastructures, des restes caractéristiques de certaines corporations, repèrent les endroits où l'on peut trouver des restes plus significatifs et reconstruisent souvent certains éléments par gestes. L'enregistrement filmique est ici encore essentiel (1). Dans ces trois cas, sans la vidéo, une masse de données nous aurait échappée. Toutefois nous restons dans une situation proche de l'ethnologie.

(1) Voir CORNU (Roger) *Comment accommoder les rivets de Port-de-Bouc, Technologie, Idéologie, Pratique*, 1980, Vol.2, 3-4, pp. 63-80.

c) Une nouvelle forme de "questionnaire"

Avec l'entretien de groupe, nous étions déjà plus proche des techniques du sociologue. Avec l'utilisation du film comme questionnaire, nous entrons directement dans le champ habituel de la recherche sociologique. Il faut noter d'abord l'évolution dans l'utilisation du questionnaire en sociologie. Au début de l'emploi du questionnaire, on présupposait que la personne interrogée répondait bien à la question posée. Pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté les questionnaires comportaient souvent une double formulation. A travers l'utilisation répétée du questionnaire et le progrès dans le traitement des données ainsi recueillies, on passe progressivement à d'autres utilisations possibles. Une des démarches consiste à rechercher le sens que des groupes sociologiquement définis ont donné à la question posée. En allant plus avant le questionnaire débouche sur le "*test projectif*"; c'est moins le sens de la question que les groupes qui se constituent autour des réponses qui sont significatifs, restant à expliquer la signification de ces groupes. Quand on en arrive à ce point de complexité du questionnaire, le recours au film comme forme d'interrogation ne peut être rejeté parce que trop complexe. En ce domaine, c'est la production télévisée qui a fourni les premiers exemples d'utilisation possible sans toutefois fournir les critères de vérification indispensable dans la démarche scientifique. Retenons ici un premier exemple du début des années soixante qui consistait à projeter une histoire-fiction des rapports entre patrons et ouvriers devant un groupe d'ouvriers. La projection se faisait par étape, chaque groupe se prononçant sur ce qu'il venait de voir et devant imaginer la suite et le dénouement. Le second exemple plus récent, "*la mémoire de la mine*", utilisait des archives cinématographiques que l'on faisait commenter à des ouvriers ayant vécu les événements. Les mêmes archives projetées à des ouvriers n'ayant pas vécu cette période et/ou se trouvant dans un autre secteur industriel auraient produit une situation comparable à la première. Dans le premier cas les réponses portent sur des représentations et sur la mémoire symbolique ; dans le second on fait appel à la mémoire dans sa double dimension historique (fournissant des informations vérifiables) et symbolique (réinterprétation du passé en fonction du présent) (1). Enfin, dans le second exemple, le film est documenté avant d'être questionnaire. Nous avons utilisé ces deux références pour

(1) Sur cet aspect voir : CORNU (Roger), *Je suis une légende ... ou la production d'un chantier symbolique*. A paraître dans Ethnologie Française.

montrer que le film-questionnaire peut être soit un film produit par le chercheur lui-même, soit un document filmé par d'autres. Il est nécessaire de situer encore plus précisément cette démarche par rapport aux autres techniques. Elle est en fait au carrefour du questionnaire et de l'entretien, au point de rencontre de ce que l'on nomme "question ouverte" et de l'entretien semi-directif ; elle peut faire appel soit à l'entretien individuel, soit à l'entretien collectif (de groupe). Dans les deux cas, elle doit faire appel à la vidéo pour la collecte des données.

Pendant la projection, en effet les réactions sont la plupart du temps de type gestuel, corporel ou expressif (mimiques). Le travail du sociologue est alors de deux types : faire expliciter les réactions enregistrées, interroger sur des séquences du film qui n'ont pas provoqué de réactions apparentes. Ces remarques ne sont que des points de repères, le travail de mise au point restant à faire à différents niveaux, dans une démarche de réflexion à partir des formes d'enquêtes plus traditionnelles :

	ENQUETE TRADITIONNELLE	ENQUETE VIDEO
I	<i>Fabrication du questionnaire ou de la grille d'entretien</i>	<i>Fabrication du film-questionnaire ou sélection de documents filmés</i>
II	<i>Passation du questionnaire ou entretien</i>	<i>Tournage</i>
III	<i>Analyse des réponses. Traitement informatique, analyse de contenu.</i>	<i>Analyse des bandes de tournage</i>
IV	<i>Rédaction du rapport</i>	<i>Production de nouvelles images. Montage.</i>
V	<i>Diffusion du rapport</i>	<i>Projection.</i>

Nous n'avons abordé ici que les points I et II, car sous une apparente similitude, le recours à la vidéo transforme profondément le métier de sociologue et c'est ce qu'il importe de voir plus précisément.

II.- UNE AUTRE FACON DE TRAVAILLER

L'introduction de la vidéo dans les deux premières étapes décrites plus haut transforme le travail du sociologue au moins sur trois points : dans son rapport avec le terrain d'enquête, dans le passage au travail collectif et par l'introduction d'équipement lourd.

a) Le rapport au terrain

Jusqu'à maintenant, le travail du sociologue sur le terrain n'a pas changé. L'introduction du magnétophone a été relativement bien acceptée et se situait en prolongement des techniques anciennes. Les changements les plus notables venaient plus d'une exigence croissante, de la part des personnes interrogées, de voir les résultats de la recherche diffusés sur le terrain même où la recherche a été réalisée et même de les voir commentés par le chercheur. Second aspect de la demande : souhaiter que les événements collectifs puissent être explicités à travers un entretien de groupe : *"Il faudrait être plusieurs pour en parler ..."*. Troisième aspect : le retour de la parole enregistrée. D'une part, l'on sait mieux que l'on a pu dire des choses sans s'en rendre compte et qu'il importe de vérifier ; d'autre part, la parole peut être conservée comme, jadis, on conservait les photos (1), voire même avec l'espoir de pouvoir écrire soi-même sa propre histoire. L'introduction de la vidéo accroît cette exigence et oblige le chercheur à s'interroger sur ses rapports avec la population concernée par l'enquête. Une des caractéristiques de cette technique est de pouvoir immédiatement renvoyer ce qui vient d'être enregistré. D'où le plus fréquemment un commentaire spontané à la vision de la bande enregistrée, seconde collecte d'informations et réflexions sur la prise de vue elle-même. Nous avons déjà fait l'expérience en ce domaine à partir de photographies où les commentaires portaient sur l'endroit où le photographe aurait dû se mettre pour réellement voir telle ou telle chose. Il ne s'agit pas ici d'accepter tel quel ce type de discours mais de comprendre sa signification (information sur le phénomène étudié) et de voir dans quelle mesure les commentaires peuvent contribuer à un meilleur enregistrement filmique. Exigence

(1) On nous a ainsi réclamé plusieurs fois des cassettes enregistrées parce que la personne était déçue, ou pour les conserver et les transmettre aux enfants.

enfin que le produit final leur soit restitué.

Second problème et non des moindres, la levée de l'anonymat. En ayant recours à l'enregistrement filmique, on ne peut plus garantir l'anonymat à la personne interrogée, ce qui implique l'acceptation de sa part de l'utilisation du document. Sauf si l'on décide de le conserver et de le restituer sous sa forme brute, ou de se soumettre à l'interprétation de la personne interrogée, on doit obtenir d'elle le droit de monter le document dans le cadre de l'interprétation que l'on donne, à la fin de la recherche, de l'objet d'étude. L'acceptation est ici largement dépendante du rapport au terrain, des relations établies entre le chercheur et la population concernée, la situation du chercheur dans l'enquête devant être mieux explorée qu'elle ne l'a été jusqu'ici.

A. Leroi-Gourhan notait à juste titre, à propos de l'enregistrement filmique : *"Il permet de calmer le grand remords de tout préhistorien consciencieux en conservant la possibilité de restituer toutes les étapes de la fouille, de la refaire à volonté, de revoir ce que le travail détruit irrévocablement ... Il est certain que d'ici peu on ne pourra plus fouiller honnêtement sans qu'un témoin cinématographique enregistre minute par minute ou seconde par seconde, la progression de la fouille. Repris en vues fixes, le film témoin assurera au préhistorien des moyens de travail encore à peine soupçonnés"* (1). C'est ici un point important car en enregistrant les données, la caméra enregistre en même temps le chercheur à l'oeuvre sur le terrain. Revoir les bandes de tournage, ce n'est pas seulement voir les données collectées (résultat de son travail) mais le travail lui-même (production des données) et le rapport du chercheur à son terrain de recherche. Cet aspect n'apparaissait pas avec les autres techniques et va se répercuter, comme nous le verrons plus loin, sur le rapport de recherche lui-même.

Enfin l'outil vidéo ne s'introduit pas sur le terrain comme un simple magnétophone. Pour que son utilisation soit possible, notamment sous la forme questionnaire, il faut une préparation suffisante, et donc une présence plus longue ou/et plus fréquente sur le terrain pour que le chercheur

(1) LEROI-GOURHAN, *op. cit.*, p. 106.

soit accepté avant de faire accepter l'opération vidéo, les impératifs techniques nécessaires au bon enregistrement et qu'en même temps la situation artificielle créée puisse être rapidement "oubliée" par les participants. En outre, le sociologue doit avoir préalablement "élagué" le thème qui fera l'objet de l'enregistrement, c'est-à-dire avoir eu des entretiens de type classique avec les participants sur les thèmes périphériques pour pouvoir atteindre l'essentiel au moment de l'opération.

2) Un travail collectif

Les sociologues ont toujours emprunté sans vergogne aux autres sciences pour atteindre leur objectif. Avec la vidéo, ces emprunts doivent s'accroître encore au risque de remettre en cause les limites des disciplines. Dans ce que nous avons dit précédemment, il apparaît que les limites entre sociologie et ethnologie deviennent plus floues. Le recours à la vidéo pour enregistrer des ouvriers à qui l'on a demandé de reprendre leurs outils, ou dans le cadre de l'utilisation du film comme questionnaire, conduit à des situations analogues à des créations de situations expérimentales partiellement artificielles, ce qui rapproche le travail du sociologue de certaines pratiques des psycho-sociologues. Enfin l'insertion plus profonde sur le terrain de recherche rapproche de la situation de la recherche impliquée.

Leroi-Gourhan notait qu'il fallait pour faire correctement le travail au moins deux caméras indépendantes ; l'expérience de terrain nous confirme dans ce jugement. Par ailleurs il insiste sur la qualité de la prise de vue et de son qui implique le recours à des professionnels. Là encore, on ne peut qu'être d'accord. Dans le cadre des processus expérimentaux, l'expérience nous a montré qu'un sociologue seul ne peut suffire à tout. Enfin le caractère impliqué de la recherche nous conduit à la nécessité de s'adjoindre des personnes connaissant bien le terrain. Au-delà de cette simple énumération apparaît la question du travail coordonné entre spécialistes en vidéo et sociologues. Ce qui implique de la part des sociologues une connaissance suffisante des techniques utilisées pour être capable de mesurer ce qu'il est possible de faire et de pouvoir dialoguer avec l'équipe technique.

Il est d'autre part nécessaire que l'équipe technique ait une claire conscience du travail du sociologue et de ce qu'il recherche. Cette formation et information mutuelle est essentielle si l'on veut obtenir le résultat recherché tout en maintenant l'indépendance de chacun au moment de l'enregistrement. Les personnes recrutées sur le terrain doivent elles aussi avoir un niveau d'information suffisant pour pouvoir participer efficacement. La spécialisation de chacun dans le travail doit être complétée d'un fort degré de coopération. Cette question est assez difficile à résoudre dans la situation actuelle dans la mesure où aucune unité de recherche ne possède les équipements nécessaires et les équipes expérimentées, et implique de s'interroger pour l'avenir dans la mesure où l'on entre dans le domaine des équipements lourds qui ont peu de chance d'être utilisés de façon rentable par les équipes de recherche telles qu'elles existent actuellement. En outre le travail individuel et la division du travail actuels sont un frein pour l'essor de ce type de technique.

c) Vers des équipements "lourds"

La sociologie a été confrontée à cette question d'abord au niveau du traitement des données, dans le recours à l'informatique. Avec la vidéo, c'est au niveau de la collecte et de la production des données que la question se pose. On a trop tendance à présenter cette technique comme une technique bon marché. Si la vidéo grand public (1/2 pouce) peut suffire pour un bloc-notes, il n'en va plus de même dès que l'on souhaite utiliser la vidéo sous tous ses aspects et atteindre une production de qualité. On doit alors avoir recours au matériel semi-professionnel ou professionnel et pouvoir utiliser toutes les ressources disponibles. A partir de l'expérience de terrain que nous avons eue, on doit prévoir que l'on collecte de la documentation photographique, de la documentation filmique tournée avec des caméras 8 mm ou super 8, etc. Si l'on envisage un rapport vidéo, tout ce matériel doit être transformé en bande vidéo, ce qui implique un matériel de transfert, recours à la production de diaporama de type fondu enchaîné ; la part de montage est plus importante dans ce type de travail que la part du tournage et implique un équipement de bonne qualité, enfin pour restituer le résultat d'une recherche le recours à toutes les formes de traitement, de production d'image synthétique ou de mixage est indispensable comme nous verrons plus loin. Cette orientation nécessite donc la mise à disposition de tout un ensemble périphérique. L'avenir en ce domaine semble nécessiter la collabora-

tion de personnel et la mise en oeuvre de matériel relevant d'organismes différents, conduisant par là même au désenclavement de la recherche ou à la création de nouvelles structures.

111.- LE RAPPORT DE RECHERCHE

Le recours au film n'est pas parti de l'existence des techniques utilisables mais plutôt de réflexions des sociologues sur leur discipline et sur le sens de leur travail. Schématiquement la question s'est posée avant tout autour des rapports entre travail scientifique et utilisateurs, les chercheurs ayant l'impression que leur travail ne servait socialement à rien. D'où l'idée de chercher comment diffuser les résultats de la recherche et quels sont les obstacles à la diffusion. Si certains obstacles sont indépendants du travail du sociologue, d'autres peuvent être levés par les sociologues eux-mêmes, ou du moins, impliquent une réflexion de leur part. Par exemple un langage abstrus (ou abscon ?) est-il nécessaire à l'exposé scientifique ? Lorsque l'on travaille sur le milieu ouvrier, comment imaginer qu'un rapport de recherche (de l'ordre de 300 ou 400 pages) pourra être lu par eux après leur journée de travail et tenant compte des "handicaps" culturels maintes fois enregistrés ? L'idée de recours au film cinématographique et vidéo part de là et non de son rôle potentiel comme instrument de recherche. Il s'agit d'un moyen utilisable par les chercheurs pour s'adresser au "milieu extérieur". On mesure mieux alors la prescience de Leroi-Gourhan lorsqu'il envisage qu'une thèse filmique puisse être soutenue, à l'égal d'une thèse ordinaire (i.e. écrite) posant le film d'emblée dans le champ du travail scientifique et de l'échange entre chercheurs. Dès lors se pose une seconde question. Doit-on faire des films pour les scientifiques et des films pour la diffusion vers le grand public, ce qui implique un double langage de la part du chercheur ? A notre avis la question est d'importance pour les sciences sociales et humaines. Si en effet, on est capable de restituer vers l'extérieur un document de bonne qualité scientifique, une part du langage interne à la profession n'est-il pas simplement une certaine forme d'argot professionnel ?

Il est par ailleurs une notation de Leroi-Gourhan qui doit attirer notre attention. Il a en effet des mots très durs pour les "documentaires" et à l'inverse montre comment le "film de milieu" (qui est film de fiction) est bien souvent un meilleur document ethnologique que le documentaire

et insiste sur la proximité entre le film de milieu et le film de recherche, notamment autour des idées de montage et de qualité du produit. C'est là toucher à un point essentiel que pose le problème du langage autrement. La remarque implique aussi de revenir au fondement même du travail scientifique car c'est plus là que git la question de l'utilisation de l'outil vidéo que dans la technique elle-même.

Nous partirons ici de la formule de Bachelard qui définit la science comme *"la découverte du caché"*, somme toute un travail de démasquage. Dans notre discipline, il s'agit à partir du social de construire du sociologique. La démarche consiste à collecter des données empiriques, ou matériaux de la recherche, pour les transformer par un ensemble de procédures et aboutir à un produit qui permet d'expliquer les données empiriques, mais à l'aide d'autres composantes (notions, concepts, tableaux statistiques, etc...). La caractéristique du documentaire consiste à renvoyer au spectateur une ou deux séquences empiriques, et, ne découvrant pas, au niveau de l'image, "le caché" qui permet d'expliquer, il ne peut être que documenteur. Certes au-delà de l'image, la bande son peut commenter ce que l'on voit, mais alors le recours au film perd largement de son sens dans la mesure où l'essentiel se trouve dans la bande sonore (1). On présuppose alors que le spectateur sera conduit par la bande sonore, ce qui entre en contradiction avec ce que l'on sait (ou dit) par ailleurs du rôle de l'image. Il reste toutefois une question si l'on abandonne la forme documentaire, l'obligation de recourir à des images "empiriques" pour traduire un discours scientifique. Une solution de facilitée utilisée dans les sciences dites "exactes" consiste à traduire le discours scientifique en dessin animé, ce qui lève la difficulté, mais fait disparaître les rapports entre "l'empirique et le caché".

Seconde question, le discours scientifique s'exprime jusqu'à maintenant à l'aide de notions et de concepts, le film à travers des images et des sons. D'où la question essentielle du passage de la notion à l'image, c'est-à-dire à *"une notion qui prend une chaise, une notion qui se rase, une notion qui enlève son chapeau ou s'enveloppe dans sa couverture"* (2),

(1) Ce type de documentaire est au film, ce que le livre illustré est à la bande dessinée.

(2) EISENSTEIN (Serge), *Réflexions d'un cinéaste*, Editions de Moscou 1958, p.131.

en d'autres termes de la mise en mots à la mise en scène.

Troisième aspect. Dans le travail scientifique traditionnel, le chercheur "nettoie" les données, les transforme, les restitue sous une forme nouvelle dans une démarche où le processus d'exposition est différent du processus d'investigation, souvent inverse. En général le service de nettoyage (ou de "nettoyage" ?) fait bien son travail, éliminant les scories, faisant disparaître les conditions de collectes des données et les dimensions affectives ou émotives présentes sur le terrain, ce dont ethnologues et sociologues pourraient aisément témoigner, confortant ainsi l'image du scientifique travaillant avec la froideur du scalpel (même si l'on développe en même temps le caractère passionné du savant). Avec le film et l'utilisation des documents collectés lors de l'enquête, les données ne peuvent être totalement nettoyées et le processus d'investigation ne peut qu'apparaître mélangé avec le processus d'exposition.

Dernier point d'interrogation, la "lecture" d'un document filmé est-elle du même type que la lecture du document rédigé ?

C'est ici que se situe la difficulté et que les cinéastes de profession peuvent apporter une solution. C'est le cas par exemple de Eisenstein dans un texte de 1933 sur le montage. *"L'art du montage, image-son, écrit-il, commence au moment où, après un stade de simple reproduction des liaisons perçues, l'auteur se met à instituer des liaisons qui reflètent des idées qu'il veut exprimer à l'occasion de tel phénomène et communiquer au spectateur en agissant sur lui"*, et il ajoute : *"On efface la liaison passive et vériste entre l'objet et sa sonorité ; on institue une liaison nouvelle ne répondant plus au banal "ordre des choses" mais au thème qu'en l'occurrence on juge nécessaire d'exprimer"* (1). Ses réflexions renvoient par ailleurs constamment à la méthode scientifique (2). Le montage encore est essentiel car chaque séquence a son contenu propre mais *"la juxtaposition diffère toujours qualitativement de chacune des composantes prises à part"* (3). De là aussi l'idée que le montage est encore découverte, et si

(1) EISENSTEIN (Serge), *op. cit.*, p.151.

(2) *Idem*, p. 50, pp. 73-74, pp. 92-93.

(3) *Idem*, p.75.

l'on se réfère au film scientifique, la nécessité que le chercheur, dans un dialogue quelquefois tendu avec les spécialistes du film, soit au centre du processus, c'est à dire metteur en scène. C'est au moment où l'on aborde ce problème que l'on peut s'interroger efficacement sur le rôle de l'outil pour collecter les données. Intervenant à ce niveau, le chercheur ne renvoie plus un documentaire, mais un film complètement structuré par la démarche scientifique, c'est à dire où le contenu scientifique n'est ni dans l'image, ni dans le commentaire mais dans la façon d'utiliser et d'articuler image et son. C'est dire qu'à ce niveau, il est nécessaire d'envisager tous les moyens d'expression possibles, ne pas hésiter à utiliser des images collectées sur le terrain de façon directe, à les transformer, à créer des images artificielles, etc..., c'est à dire à emprunter une démarche analogue à celle utilisée dans le film de fiction. D'où au niveau de l'image utilisation des images collectées, images créées, images transformées, le jeu couleur/noir et blanc, le rapprochement de séquences séparées dans le temps dans la réalité empirique, faire jouer la dimension du rythme (durée inégale des séquences) etc..., c'est à dire reconstituer un temps et un espace correspondant aux résultats scientifiques. Il en va de même avec la bande sonore qui peut mélanger des bruits, des paroles enregistrées et, des commentaires, ou des textes fabriqués à partir des données du terrain, de la musique. D'où la possibilité de décaler l'image et le son, de faire dire un texte par un comédien etc... A ce niveau, le recours à la vidéo, par exemple ne peut pas se contenter de bricolage.

Ce travail implique une seconde dimension tout aussi importante, la "lecture" du film car le retour de la recherche doit tenir compte de la possibilité de lecture du spectateur. Là encore Eisenstein nous met sur la piste en présentant une analogie avec la mémoire (1). Prenant l'exemple de la mémorisation d'une rue de New-York, il analyse comment par étape, on en arrive au moment où la rue est mémorisée, c'est à dire où l'on atteint une perception globale. Dans la mémorisation, les éléments conduisent à la construction de l'image globale, dans le recours à la mémoire (actualisation) l'image globale permet de situer chacun des éléments. Il tire la conclusion que la construction cinématographique doit suivre ce schéma en se basant sur le processus et

(1) *Op. cit.*, pp. 80-82

non fournir des images globales (1). L'accent mis sur le processus entraîne, selon lui, la participation active du spectateur, son intervention, ce qui dans le cas d'un film scientifique ne peut que réagir sur la façon de recevoir le contenu de la recherche.

C O N C L U S I O N.

L'ensemble des remarques que nous venons de faire ne sont que des points de repère et des aperçus sur les transformations possibles liées à l'introduction du film vidéo dans toutes ses possibilités. Il faudrait pour terminer ajouter quelques éléments sur lesquels nous devons réfléchir :

1) Le passage, pour le chercheur, de la mise en mots à la mise en scène ne peut pas ne pas réagir sur la mise en mots elle-même.

2) L'image ne pourra jamais complètement remplacer l'écrit, et le produit scientifique idéal ne peut être que le vidéo-livre, couplage du visuel et de l'écrit.

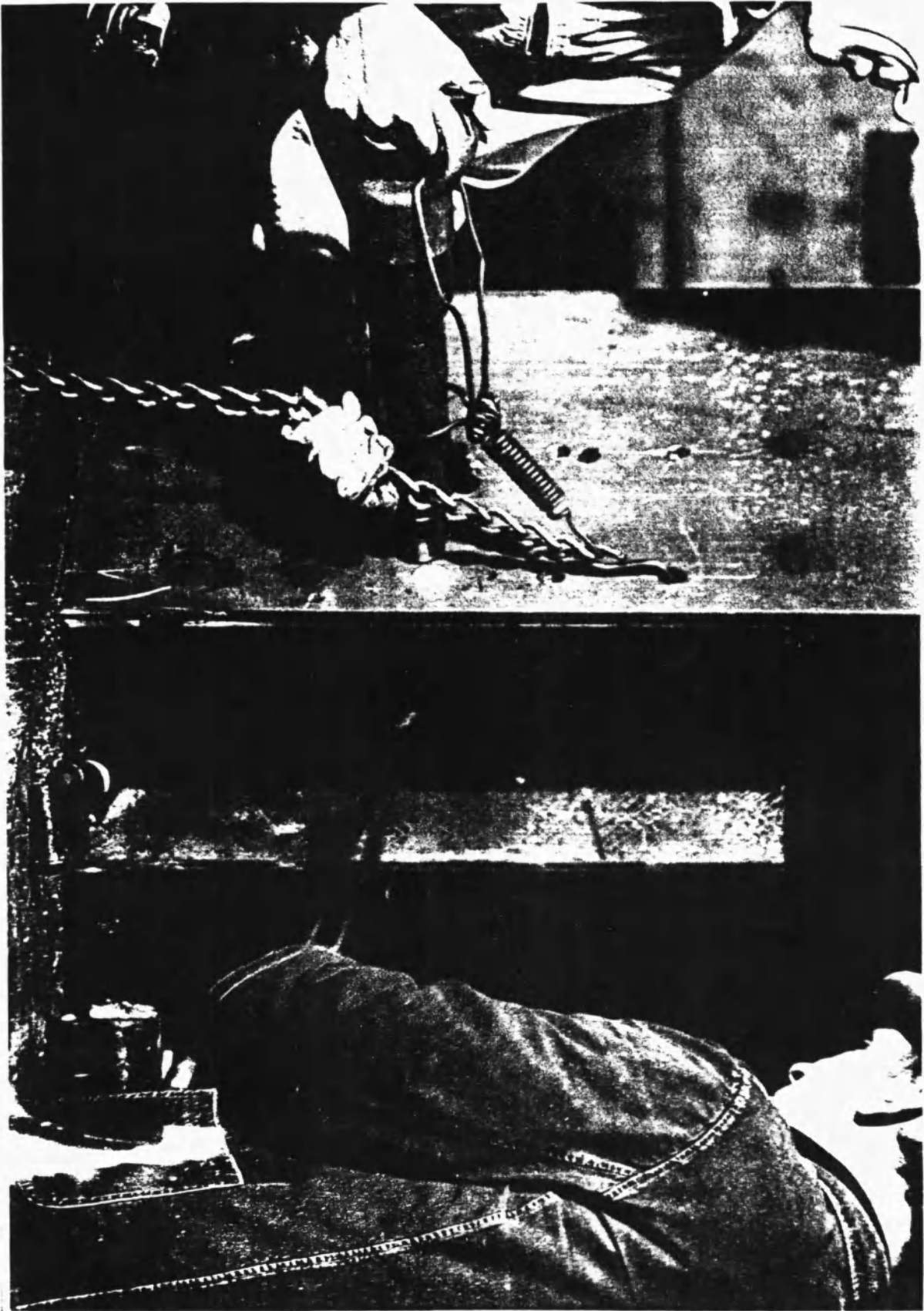
3) Le recours à la vidéo permet dans la mesure où le fonctionnement de la télévision l'autorise, le passage des résultats de la recherche vers le grand public, en dehors même des instances traditionnelles de formation, ce qui ne peut que poser de façon plus aigüe encore les rapports entre l'école et les autres moyens d'accès aux connaissances.

4) A travers les rapports écrits, les résultats de la recherche sont "consommés" individuellement. Avec la vidéo, la réception peut être collective. Si le chercheur participe à des réunions au cours desquelles le film de la recherche est projeté, il y a, à travers les réactions et les discussions, rebondissement de la recherche et l'on rentre dans un autre type de dynamique des processus de recherche eux-mêmes.

(1) C'est aux mêmes conclusions qu'aboutit un psychologue comme H. Wallon. Voir : WALLON (Henri), *L'acte perceptif et le cinéma*, Revue Internationale de filmologie.

Tout cela relève-t-il de la réflexion utopique ? Je ne crois pas. On pourrait reprocher à ces réflexions tout au contraire de trop rester dans le cadre actuel. C'est toutefois dans ce cadre que l'on se trouve contraint d'expérimenter et de préparer l'avenir si l'on ne souhaite pas qu'il nous soit imposé.





PORT DE BOUC : QUELQUES POINTS DE REPERE HISTORIQUES

Port-de-Bouc est une commune de 21.000 habitants aujourd'hui. Elle se situe à l'extrémité Sud du Golfe de Fos, au débouché du canal reliant Arles à la mer. Son développement s'est inscrit de manière toujours plus étroite dans celui de l'ensemble de la zone de l'Etang de Berre.

Cette commune se constitue tardivement (1866) en tant que telle, à partir de territoires appartenant aux communes de Fos et de Martigues : la mise en service du canal d'Arles à Bouc (1834) et le développement des activités maritimes qui l'accompagne draine alors une population ouvrière qui vient s'ajouter aux pêcheurs et aux poly-culteurs. Cette croissance démographique est d'emblée et pour longtemps caractérisée par le rôle important qu'y joue l'immigration étrangère. Mais la commune ne compte encore que moins de 1500 habitants permanents, auxquels s'ajoute une population flottante de marins.

Au cours de la seconde moitié et surtout vers la fin du XIXe siècle l'industrie proprement dite fait son apparition : une Fonderie de plomb (1847), des Fabriques de charbon aggloméré (1870 et 1880), une sècherie de morue (1876), des Fabriques de chaux et de tuiles suivies d'une des première raffinerie de pétrole de la région (1888) s'installent à proximité immédiate du port (1). La tradition pétrolière et chimique devait se confirmer par la

(1) En octobre 1880 l'emploi industriel se répartit ainsi :

Activité	Nombre d'établts.	Hommes	Femmes	Enfants	T o t a l
• Carrières	3	20		5	25
• Chais	2	6			6
• Construction navale	1	15		3	18
• Agglomérés	1	300		10	310
• Sècherie de morue	1	20	80	8	88
• Pêche		80			80
ENSEMBLE		451	80	26	557

suite avec pendant la première guerre mondiale la construction des usines Saint-Gobain et Kuhlmann (rapatriées de l'Est en 1915) puis de la société "La Vieille Montagne" (1920), ainsi que des raffineries de pétrole à proximité : à Lavéra (1924), Berre (1931) et La Mède (1933).

Mais c'est surtout l'installation en 1899 des chantiers de construction navale des C.A.P. (Chantiers et Ateliers de Provence) qui marque désormais l'industrialisation et la croissance de Port de Bouc : en trois années la population presque doublé (2500 habitants en 1901).

Jusque dans les années cinquante l'évolution de l'emploi industriel est marquée par trois caractéristiques majeures : une tendance générale à la progression, qui se traduit par l'attraction d'une main-d'oeuvre jusqu'au-delà des Frontières nationales (1) ; ses fluctuations fréquentes liées, en dehors même des périodes de récession économique générale (ou spécifique à une branche d'activité), au type même de production : outre la manutention strictement portuaire, la construction navale fait alors appel à un large volant de main-d'oeuvre non stabilisée (2), sa relative diversité enfin (3); le tout se traduisant à l'échelon communal et inter-communal par une certaine mobilité, qui n'affecte d'ailleurs pas seulement la fraction la moins qualifiée des travailleurs. Ces caractéristiques vont marquer durablement la formation de la classe ouvrière de Port-de-Bouc.

-
- (1) Alors que la population passe de 2600 habitants en 1906 à 6180 en 1936, le pourcentage des étrangers est de 45% en 1926, de 37% en 1936 : "Les cadres supérieurs, la maîtrise, les spécialistes sont amenés par les sociétés de leurs autres établissements, ils sont originaires de toutes les provinces françaises. Les C.A.P., dès leur début font appel à des ouvriers espagnols et italiens et l'on assiste à l'abandon progressif de l'agriculture et de la pêche par l'élément spécifiquement local, séduit par l'attrait d'un travail et d'un gain dans l'industrie. Après la guerre de 14-18 arrivent d'autres émigrants : aux premiers noyaux grossis d'autres compatriotes se joignent Grecs, Arméniens, Maltais, Tchécoslovaques, Polonais ... 25 nationalités seront un moment représentées, tant et si bien qu'en 1926, le nombre des étrangers résident à Port-de-Bouc s'élève à 1966 et représente 45% de l'effectif total de la population. Les colonies les plus fortes sont composées d'Italiens, d'Espagnols et de Grecs avec 400 à 500 membres chacune". C. CRETINON, *op. cit.*, page 130.
- (2) Jusque dans les années trente encore le lancement d'un navire se traduisait par le licenciement de 40% du personnel utilisé à sa construction.
- (3) On peut estimer que les chantiers navals ne fournissent en moyenne que la moitié environ de l'emploi industriel sur la commune. A titre indicatif en 1962 soit quatre années avant la fermeture des C.A.P. la population active se répartit comme suit par branches d'activité : industries mécaniques (essentiellement construction navale) 1360 ; Transports : 470 ; Bâtiment et Travaux Publics : 420 ; Chimie : 370 ; Matériaux de construction : 260 ; Industries alimentaires : 110 ; Pêche : 110.

Le personnel des C.A.P. est d'abord constitué par transferts en provenance des chantiers navals provençaux plus anciens de La Ciotat, La Seyne, Marseille-La Madrague (plus tard de celui de Sète) ainsi que des ports espagnols, italiens et maltais. Pour la partie moins qualifiée et plus flottante des chantiers il semble bien que la main-d'oeuvre, toujours majoritairement issue d'autres pays méditerranéens, ait d'abord transité dans des emplois de manoeuvres, les travaux d'aménagement de la commune et de son environnement (1). Enfin une fraction non négligeable de la force de travail est fournie par des migrations quotidiennes en provenance des communes voisines, notamment de Martigues (2). Les politiques de fixation des travailleurs demeurent timides : certes les C.A.P. font construire une petite cité ouvrière (ils seront suivis en cela plus tard par les entreprises de la chimie) mais ils s'opposeront sans succès à la venue d'autres usines et n'auront jamais le monopole exclusif sur le marché local du travail. La Direction des C.A.P. reste d'ailleurs à Marseille où elle dispose d'un second établissement davantage tourné d'une part vers la réparation navale, d'autre part vers la construction mécanique, et ne s'investit guère dans l'équipement urbain, dans la formation, ou la vie politique locale.

L'emprise patronale sur la vie sociale locale reste donc bien moindre que dans le cas des cités corons de l'Est de la France, du Creusot, ou même de La Ciotat.

Sans que l'on puisse jamais parler de mono-industrie, les C.A.P. vont pourtant jouer un rôle central dans la formation progressive d'une véritable communauté ouvrière locale : la position géographique même des chantiers (entre les deux principaux quartiers d'habitat traditionnel), leur place dans l'acquisition (sur le tas) et la transmission des qualifications au sein des réseaux locaux de mobilité professionnelle, leur importance dans la vie familiale (quasiment toutes les familles ont au moins un de leurs membres aux CAP) et locale (chaque lancement de bateau est une fête populaire)

(1) C'est du moins ce qu'illustrent nombre de biographies familiales d'anciens ouvriers des C.A.P. interviewés. La construction et l'agrandissement des installations portuaires et des infrastructures de transports terrestres (routes, chemin de fer) ainsi que des différentes usines font appel à une main-d'oeuvre abondante et peu qualifiée.

(2) Ainsi qu'aux environs de 1930 une navette à vapeur quotidienne relie Martigues à Port-de-Bouc et transporte 300 ouvriers des C.A.P. Un chemin de fer relie également Miramas à Port-de-Bouc. Plus tard des cars de ramassage prennent le relai.

en font un véritable "centre relationnel" et une véritable "plaque tournante". Les C.A.P. vont de plus jouer un rôle privilégié dans l'histoire sociale et politique de Port-de-Bouc. Si le mouvement ouvrier, syndical et politique connaît de sérieuses difficultés à s'organiser durablement aux chantiers navals jusqu'au Front Populaire -les travailleurs de la chimie et surtout les dockers ayant une certaine avance sur les C.A.P. dans ce domaine- les années qui suivent la Libération traduisent très nettement ce rôle privilégié : les C.A.P. font alors partie des entreprises réquisitionnées et leur nouvelle direction, élue par les salariés, coopère étroitement avec les autres instances communales à la reconstruction, au démarrage des activités, à l'élargissement du champ d'intervention des organisations ouvrières aux domaines de la protection sociale, des loisirs, de la formation professionnelle.

Il s'agit d'une période clef dans la structuration des rapports sociaux, en particulier des singularités syndicales et politiques : la forte avancée du courant communiste qui suit partout en France la période de la résistance n'est pas suivie par un mouvement de recul et d'isolement, le PCF conserve la municipalité en 1947, la CGT est beaucoup moins affectée qu'ailleurs la la scission syndicale. Le grand lock-out de 1949 aux C.A.P. est certes un échec immédiat pour le mouvement ouvrier (reprise du travail sans succès revendicatif et licenciements des responsables syndicaux) mais cet échec semble compensé par l'expérience acquise, l'épisode reste glorifié dans la mémoire ouvrière, les chantiers navals sont une véritable pépinière de militants.

La commune continue de participer du développement général du complexe pétrolier de Martigues-Lavéra mais ses activités traditionnelles entrent en crise dès les années cinquante : réductions d'effectifs ou fermetures se succèdent dans les activités portuaires, les industries alimentaires, les matériaux de construction et la chimie. Mais c'est surtout la fermeture en 1966 des C.A.P. qui va être le point de départ d'une destruction profonde du tissu social local : la principale entreprise de reconversion qui a pris la suite (Provence-Industrie) disparaît à son tour en 1969 alors que démarrent les travaux liés à la construction du site industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Les anciens travailleurs des C.A.P. semblent à cette époque avoir pu utiliser à une échelle nouvelle ce qui constituait

une dimension importante de leur qualification : sa transférabilité dans des activités hors construction navale mais toujours de type chantier (construction et entretien d'installations pétrolières, de centrales atomiques, plus largement des nouveaux sites industriels) (1). Port-de-Bouc continue un temps sa croissance démographique, elle accueille massivement les premières vagues de travailleurs venus participer à la construction puis au démarrage du complexe de Fos. Mais cette immigration n'est plus de même nature que celle de l'avant-guerre : La main-d'oeuvre originaire d'autres régions françaises y est majoritaire (l'Est fournissant le plus gros contingent, par mutation des sidérurgistes lorrains à la Solmer), les étrangers sont pour la plupart des maghrébins (2). Cette croissance globale ne doit pas masquer les débuts d'un mouvement d'émigration (3). Et surtout la

(1) Seulement 465 chômeurs recensés en 1968 comme P.D.R.E., mais dont 337 hommes âgés pour la plupart de plus de 25 ans (240 d'entre eux).

(2) EVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE ET ETRANGERE AUX RECENSEMENTS.

Date	Population totale	Dont "Devenus Français"	Dont Etrangers	% des Algériens dans les Etrangers	Popul. Active	Dont Etrangère
* 1954	8.551		878 (10,3%)			
* 1962	12.510	1.871	1.334 (10,7%)	30,1		
* 1968	14.080		1.371 (9,7%)	45,4	4.250	497 (10,5%)
* 1975	21.280		2.605 (12,2%)	55,9	6.870	1.230 (15,2%)

(3) De 1968 à 1975 le taux de croissance globale est de + 34%, mais 45% de la population de 1975 n'habitait pas la commune en 1968. La redistribution résidentielle est également considérable dans la commune même :

Lieu de résidence au 1.1.1968		Population en %
* Même commune	Total	55,9
	Dont nouv. logement	27,9
* Autre commune	Total	39,2
	Dont autre région	24,7
* Hors Métropole	7,7
		32,4

commune est désormais transformée largement en cité-dortoir pour les travailleurs dont l'emploi se situe sur Fos et Martigues : malgré une certaine progression de l'emploi tertiaire et aux efforts de mise en place d'une zone industrielle les déséquilibres emploi-résidence se sont fortement accrus de 1968 à 1975, l'unité travail habitat ayant considérablement éclaté dans les deux sens même si c'est bien l'aspect "dortoir" qui s'est davantage accentué (1).

Au cours de cette période Port-de-Bouc fait face avec Martigues (mais dans des conditions rendues plus difficiles par l'appauvrissement brutal de ses recettes fiscales, aux besoins liés à l'afflux des nouvelles populations dans le domaine du logement social et des équipements collectifs : les politiques menées antérieurement par ces communes, notamment dans le domaine foncier les amènent à jouer un rôle privilégié dans l'accueil de ces populations, alors même qu'échoue leur action visant à modifier un mode de financement de l'urbanisation induite par Fos qui les pénalise sérieusement (privilège accordé à la "Ville Nouvelle" Fos-Istres-Miramas, non péréquation des patentes industrielles etc...). Si la commune voisine de

(1) Croissance de l'emploi + 51% ; croissance de la population résidente : + 75%.

LIEUX DE TRAVAIL DES ACTIFS RESIDENTS A PORT DE BOUC (en %)

	<u>1962</u>	<u>1968</u>	<u>1975</u>
* Port de Bouc	77	62,4	43,7
* Hors P.d.B.	23	37,6	56,3
. dont FOS		5,6	
. Martigues		21,8	

LIEUX DE RESIDENCE DES ACTIFS TRAVAILLANT A PORT DE BOUC

	<u>1968</u>	<u>1975</u>
* Port-de-Bouc	81,2	65,0
* Hors Port-de-Bouc	18,8	35,0

Martigues semble alors disposer des moyens (financiers, politiques, urbanistiques) d'une politique urbaine relativement diversifiée, Port-de-Bouc ne voit alors quasiment que le développement d'une seule forme d'habitat, du type de la grande cité d'HLM locatifs, très pauvre architecturalement (1). Dès lors, quand les créations d'emploi cessent complètement sur le complexe de Fos (1977-1978) le mouvement de reflux des familles de travailleurs qualifiés et stabilisés vers d'autres communes de la zone, tout particulièrement pour l'accession à la propriété du logement en lotissement (St-Martin et Istres surtout) apparaît dans toutes ses conséquences : Port-de-Bouc tend alors à se spécialiser dans l'hébergement des couches les plus pauvres de la classe ouvrière, un cercle vicieux risquant de s'établir entre l'appauvrissement de la population locale, l'affaiblissement des ressources fiscales et l'insuffisance des "réalisations" municipales au regard des communes avoisinantes (2).

La prise de conscience chez les responsables et militants locaux de cette destructuration se traduisant par une véritable crise d'identité est à l'origine à la fin des années soixante-dix d'une série d'initiatives : Le projet d'un nouveau centre-ville à l'emplacement même des anciens chantiers (dès 1974 la dernière entreprise industrielle, Delattre-Levivier, qui y subsistait cesse ses activités) dont l'ambition est de restaurer une forme d'animation urbaine et plus symboliquement de restituer une identité à la ville ; la réalisation de près de 500 logements individuels en accession

(1) en 1975, seulement 20,8% des résidences principales occupées par leur propriétaire.

(2) La population totale stagne de 1975 à 1982 avec respectivement 21.780 et 21.600 habitants. Il semble qu'en fait il y ait eu une progression jusqu'en 1979-1980 suivie d'une régression.

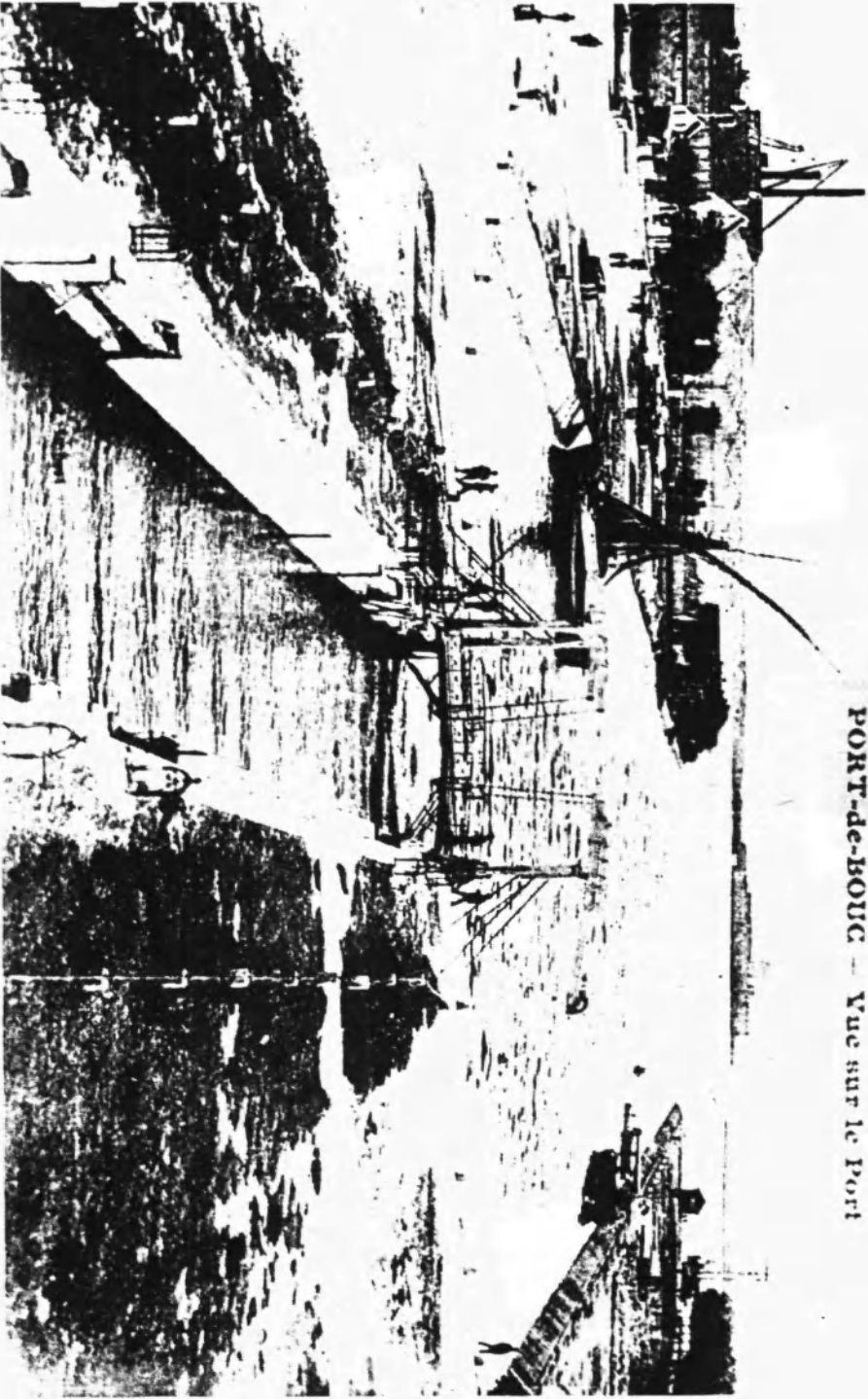
La population conserve un caractère exceptionnellement prolétarien eu égard à l'évolution d'ensemble de la société française : de 1954 à 1975 la proportion d'ouvriers et contremaîtres dans la population active masculine reste pratiquement stable à près des 3/4 (75,2% en 1954, 72,2% en 1975). De même la composition globale de cette classe ouvrière se modifie peu, la fraction qualifiée l'emportant toujours nettement sur la fraction non qualifiée du moins jusqu'en 1975 (près de 60% en 54 et en 75).

*Evolution de la composition socio-professionnelle
de la population active (c.s. individuelle).
page suivante.*

	1954	1962	1968	1975
* <i>Agriculteurs</i>	6,4	0,3	0,4	0,2
* <i>Salariés Agricoles</i>	0,3	0,4	0,3	-
* <i>Patrons</i>	8,9	6,5	8,6	5,2
* <i>Prof. libérales cadres supérieurs</i>	1,8	2,7	2,4	3,6
* <i>Cadres moyens</i>	5,3	6,2	8,1	10,9
* <i>Employés</i>	10,2	8,8	10,9	14,1
* <i>Ouvriers</i>	67,4	66,4	63,1	60,9
* <i>Contremaîtres</i>]	36,1	3,6		5,4
<i>OQ</i>]		29,3		27,7
<i>OS</i>]	27,5 (avec man.)	13,8		14,0
* <i>Marins-pêcheurs</i>]		3,8		1,2
* <i>Apprentis</i>]	3,8	1,6		0,2
* <i>Manoeuvres</i>]		14,3		12,5
* <i>Personnel de service</i>	2,3	4,0	4,6	3,5
* <i>AUTRES</i>	1,5	2,0	1,7	1,5

à la propriété destinés à freiner l'hémorragie et à fixer les Port-de-Boucains anciens ou nouveaux dans la commune ; et enfin l'opération "Mémoire ouvrière des chantiers navals" lancée par l'Office culturel municipal, dont un des enjeux sera l'élargissement ou non à la nouvelle réalité industrielle et sociale de la commune.

PORT-DE-BOUC - Vue sur le Port



Entrée du Canal d'Arles à Bouc.

JE SUIS UNE LEGENDE ... OU
LA PRODUCTION D'UN CHANTIER SYMBOLIQUE.

En 1966, à Port de Bouc, le chantier naval ferme (1). En 1977, d'anciens travailleurs et d'anciens responsables syndicaux commencent à sentir le besoin de raconter leur histoire, de parler de ce qui s'est passé, et s'enregistrent mutuellement. Lorsque l'on essaie de comprendre ce comportement et que l'on interroge ceux qui ont produit ces documents, on obtient une double réponse. La première est du type : "Il a joué un rôle historique ; il était vieux. Il fallait l'enregistrer avant qu'il ne soit trop tard". Beaucoup de gens, à toutes les époques, ont joué un rôle historique (localement) et ce n'est pas pour autant qu'on enregistre leur témoignage, ou que leurs camarades décident de les enregistrer. Second élément : il s'agit de transmettre l'histoire aux enfants et petits enfants, aux autres travailleurs, pour qu'elle ne soit pas oubliée et pour qu'elle serve. Là encore une question surgit : pourquoi transmettre, transmettre quoi, à qui, et comment ? Car, est-ce bien l'histoire dont il s'agit, est-ce transmission ou remémoration ?

En 1979, le Centre Culturel reprend cette dimension du passé à son compte et lance une animation autour de la mémoire du chantier et plus largement de la mémoire ouvrière sous un titre symbolique : "En souve-

(1) *L'histoire de cette fermeture et de ses conséquences est retracée dans un film vidéo : "Le coeur d'une ville" U-Matic, 3/4 de pouce - 57 mn. réalisé par Roger CORNU et Jean-Claude GARNIER. Co-production ; LEST-CNRS, CRDP Marseille, INA Provence - Côte d'Azur.*

nir de demain". Pour ce faire, ils font appel à des créateurs (Théâtre, cinéma, littérature, peinture, photos, etc...) et à des chercheurs (1). L'équipe de recherche est alors confrontée à ce qui est affirmé, proclamé, transmis dans le cadre de l'animation. Face à la distorsion existant entre "l'histoire" racontée et les documents, notre démarche ne peut consister à affirmer la "fausseté" du discours tenu mais à s'interroger sur la signification de ce discours symbolique. Dans un de ses articles Moses I. Finley écrit : "Une enquête critique, une histoire professionnelle, constituent donc un danger potentiel pour la "sublime et puissante non historicité" de la tradition. Une telle enquête est de plus terriblement compliquée : elle accumule des faits, des documents, des événements sans nombre, elle fait obstacle à ce que le professeur Barnes a qualifié avec bonheur d'"amnésie structurelle", elle offre trop d'explications partielles (lorsqu'elle ne se refuse pas à toute explication), elle peut détruire une interprétation commune du passé et, par conséquent, les liens sociaux fortifiés par une identification commune avec le passé. Elle menace de rendre le passé inutilisable" (2). Une telle remarque, à notre avis, surestime le rôle social du chercheur et de la recherche. Elle présuppose que les hommes sont bien à la recherche de leur passé. Dans l'expérience décrite ici, la connaissance précise de l'histoire ne détruit pas l'interprétation commune mais cohabite avec. Car cette interprétation n'est pas histoire mais outil pour le présent et pour l'avenir. Ce qui nous semble en cause ici, ce n'est pas l'histoire mais l'historicité des habitants et de la ville de Port-de-Bouc, c'est-à-dire l'affirmation de leur appartenance à une histoire qui lie le passé au présent et à l'avenir, par delà même les mutations de la ville. L'interprétation commune du passé est l'affirmation de cette existence historique, instrument de combat ; elle utilise des matériaux historiques, souvent à bon escient, mais elle les sélectionne pour les rendre symboliques. La seconde erreur de Finley me semble reposer sur l'idée qu'il n'existe qu'une interprétation commune du passé. Nous allons montrer ici que les mêmes informateurs présentent

(1) *La recherche actuelle est financée par le Ministère de la Culture.*

(2) *Moses J. FINLEY : Mythe, Mémoire, Histoire, Paris Flammarion 1981, p. 249.*

plusieurs interprétations contradictoires et que ces interprétations cohabitent sans difficulté. Il y a, me semble-t-il dans Finley confusion entre histoire et mémoire, entre mémoire et souvenirs (1). Schématiquement, je dirais que la mémoire n'est que du présent, qu'elle n'a recours au "bric à brac" des souvenirs que pour interpréter le présent et agir sur lui, qu'elle sollicite à chaque moment des souvenirs différents en fonction de la conjoncture présente. Ce qui implique, pour saisir la mémoire, de suivre des individus et des groupes sur une séquence temporelle relativement longue et dans des conditions très variées, et non de s'en tenir à un instantané. Si la situation du présent est contradictoire, la mémoire collective peut faire cohabiter simultanément des interprétations contradictoires du passé ou avoir recours à elles, tour à tour. De l'ensemble des données collectées, je retiendrai trois images symboliques qui peuvent nous aider à comprendre le mécanisme de la mémoire et à rechercher ce qui a entraîné le succès de l'opération culturelle sur la "mémoire du chantier". Je prendrai tour à tour l'image du chantier, l'histoire d'un bateau et le portrait d'un militant.

I.- UN CHANTIER SYMBOLIQUE : "NOUS AVIONS UN BASTION, NOUS ETIONS UN BASTION."

Cette formule de Benedetto dans son spectacle à Port-de-Bouc, "Un soir, le chantier" renvoie à une image dominante du discours au cours des activités du centre culturel : Port-de-Bouc c'était le chantier et le chantier, c'était Port-de-Bouc. Et ceci contre toute évidence, contre ce que tout un chacun savait, que les activités de la commune avaient commencé à s'installer au début du XIXe siècle et que la commune avait été créée en 1866, soit 33 ans avant le chantier. On peut ici résumer le discours de la façon suivante : avant le chantier, il n'y avait rien ; "mon père a construit le chantier ; moi, je l'ai fermé" ; tout le monde travaillait au chantier ; le chantier, c'est un grand centre d'apprentissage au coeur de la ville ; le chantier, c'était la vie

(1) Voir à ce sujet CORNU (Roger), *Le vif saisit le mort : mémoire collective et pratique sociale, Séminaire du LEST, 1982, pp. 183-210.*

politique, la vie syndicale de Port-de-Bouc, une classe ouvrière en or ; il ne s'est pas contenté d'assurer la vie politique et syndicale de Port de Bouc, il a rayonné vers l'extérieur, contribué à mettre en place l'activité politique et syndicale dans les autres communes, dans la région ; si le chantier a été fermé, c'est parce que le patronat a voulu détruire cette classe ouvrière, comme il avait déjà essayé de le faire lors du "loquoute" (1) en 1949 (même image renversée : à force de faire des grèves, les ouvriers ont contribué à la fermeture du chantier)".

Il faut maintenant essayer de resituer cette image dans son contexte réel. Lors de son voyage dans le midi, Alexandre Dumas décrit de façon humoristique Port-de-Bouc :

"Vers les deux heures de l'après-midi, notre coche s'arrêta : nous descendîmes à terre, et, comme nous demandions dans quel but on nous avait déposés là, notre patron répondit que nous étions arrivés à la ville de Bouc. Nous regardâmes autour de nous, et nous vîmes trois maisons : deux étaient fermées et une ouverte, et nous la trouvâmes habitée par un aubergiste qui jouait tout seul au billard ; sa main droite avait fait défi à sa main gauche et était en train de la peloter, quoiqu'elle lui rendit six points."

Nous demandâmes à ce brave homme s'il y avait moyen d'avoir à dîner : il nous répondit que rien n'était plus facile, pourvu que nous eussions la complaisance d'attendre. Que faire pendant ce temps-là ? Il nous répondit que nous pourrions visiter la ville.

- Quelle ville, demandais-je ?

- La ville de Bouc, répondit l'aubergiste.

Je crus que j'avais passé près d'elle sans la voir ; je retournai sur le seuil de la porte, je regardai tout autour de moi : il n'y avait que deux maisons fermées, et aussi loin que la vue pouvait s'étendre, pas le plus petit monticule derrière lequel pût se cacher, non pas une ville, mais un plan en relief.

C'était cette ville qui n'existait pas qu'il nous avait offert de visiter.

J'eus un instant de terreur : l'idée m'était venue que le dîner pourrait bien être aussi fantastique que la ville. Je ne fis qu'un saut de la chambre à la cuisine : la broche tournait et les casseroles étaient sur le fourneau. Je m'approchai de l'un et de l'autre pour m'assurer si ce n'était pas le fantôme d'un gigot ou l'ombre d'une perdrix que j'avais devant les yeux ; cette fois, c'était bien une réalité.

(1) J'utilise cette orthographe, pour "lock-out", parce qu'elle correspond à la prononciation des travailleurs et qu'elle me semble un bon moyen de francisation du terme.

- Ah ! Ah ! c'est vous me dit l'hôte en remontant le tourne-broche : patience ! Faites un tour dans la grand'rue, je vous rejoins en face du Théâtre.

Je crus qu'il était fou ; mais comme j'ai autant de respect pour les insensés que de mépris pour les imbéciles, je pris Jadin par le bras et nous sortîmes dans la grande rue. Nous ne fûmes pas longtemps à la trouver. A quelques pas de la maison, il y avait une perche, au bout de cette perche un écriteau : "Grande Rue ou Rue du Port".

Nous y étions.

Nous nous engageâmes. Au bout de cent pas, nous trouvâmes un autre écriteau sur lequel il y avait : "Théâtre de sa majesté l'Impératrice Marie-Louise". Nous nous arrêtâmes ; c'était là, selon toutes les probabilités que nous avait donné rendez-vous notre aubergiste.

En effet, cinq minutes après nous le vîmes paraître.

Le brave homme fut d'une complaisance merveilleuse : je n'ai jamais vu cicerone plus érudit. Pendant deux heures, il nous promena dans les quatre coins de la ville et nous fit tout voir, depuis les Abattoirs jusqu'au jardin des Plantes, nous indiquant chaque bâtiment dans ses moindres détails et ne nous faisant pas grâce d'une fontaine. Heureusement j'avais pris mon fusil, si bien que, tout en parcourant la ville, je tuais un couple de cailles à la Bourse et un lièvre à la Douane".

A l'époque où Dumas écrivait ce texte, Paulin Talabot envisageait de créer à proximité la sidérurgie sur l'eau en réunissant là le minerai de fer de Mokta-el-Hadid au charbon du Gard, projet qui se concrétisa (sur d'autres bases) dans la création de la zone de Fos, qui fut arrêtée en cours de construction. Un voyageur de 1982 peut y retrouver le paysage de Dumas : des vieux mas entourés de pancartes qui ne débouchent sur rien. Au delà de cette ressemblance, on peut faire un second rapprochement : la création de Fos a submergé la commune de Port-de-Bouc, tout comme la création du chantier avait submergé l'ancienne commune.

Dès 1847 la future commune compte déjà 1200 habitants, elle est déjà une commune ouvrière (la première organisation ouvrière date de 1857) et s'industrialise : usine de plomb, usine d'agglomérés de La grande Combe (élément du projet Talabot ?), secherie de morues, etc... En 1899, au moment de la création du chantier, plusieurs de ces industries

sont en perte de vitesse. Avec la construction du chemin de fer et du chantier, c'est l'arrivée de l'immigration qui se poursuivra pendant la première guerre mondiale et dans les années qui la suivirent, avec l'implantation de Saint-Gobain, de Kuhlman, de la Vieille Montagne, des travaux du canal d'Arles à Bouc, etc. Vers 1930, les ouvriers immigrés dominant en nombre la ville. Plus de la moitié de la population de la commune est d'origine étrangère : on y trouve des italiens, des espagnols, des grecs, des sardes, des maltais, des vietnamiens, des russes, des polonais, etc. La création de Fos à partir de 1970 représentera une nouvelle vague d'immigration française et étrangère (1). Mais Port-de-Bouc, ce n'est pas le chantier puisqu'il ne représente qu'environ 30% des emplois disponibles sur la commune et que de nombreux travailleurs des chantiers viennent des communes avoisinantes.

C'est à un autre niveau qu'il faut aller chercher cette omniprésence du chantier. On peut dire d'une certaine façon : le chantier ce n'était pas Port-de-Bouc, mais c'était le coeur de la ville. C'est en effet une ville divisée en quartiers fortement cloisonnés par la voie de chemin de fer et le canal ; la circulation y est difficile. Si tout le monde ne travaille pas au chantier, on peut dire que chaque famille a au moins un de ses membres qui y a travaillé, ce qui a assuré la liaison entre les familles. Rentrer au chantier, c'est une sorte de promotion pour des ouvriers qui arrivent souvent sans qualification. Un ouvrier disait fort justement : "le chantier, c'est un grand centre d'apprentissage au centre de la ville". On y rentrait souvent par recommandation, ce qui renforce l'articulation entre relations sociales, familiales, et relations de travail. Les qualifications acquises dans le chantier le sont par apprentissage sur le tas, par matelotage, à l'intérieur d'une équipe, sous la forme d'un apprentissage-production (2). Les qualifications apprises dans le

(1) *Il faut peut-être voire dans ces vagues migratoires la raison d'être de la société de généalogie qui existe dans la commune et qui est, à ma connaissance, le seul cas dans une ville ouvrière et la première de Provence.*

(2) *Sur cette notion voir CORNU (Roger), Diviser pour apprendre, diviser pour produire in : La division du Travail, Ed. Galilée 1978, pp.143-160.*

chantier naval étaient largement les mêmes que celles requises dans les grands chantiers de construction industrielle et les services d'entretien et de réparation des usines. Sous cet angle, la fermeture du chantier a été aussi la fermeture d'un centre d'apprentissage.

Le chantier est aussi coeur de ville sur un autre plan, celui de la vie sociale. Le chantier c'est d'abord un bruit, un bruit infernal qui domine la ville et scande sa vie. A l'occasion du lancement des navires, c'est un moment fort de vie sociale, une fête à laquelle les familles et les enfants des écoles assistaient, moment privilégié où les gens de tous les quartiers se rencontraient : le lancement est alors moment d'unité de la commune. On peut dire aussi que les lancements scandent le temps, l'histoire de la commune, chaque séquence temporelle portant nom d'un bateau. Ces aspects permettent de mieux comprendre le "choc" de la fermeture des Chantiers et Ateliers de Provence (C.A.P.) en 1966 alors même que le chômage porte sur un nombre relativement réduit d'ouvriers, pour qui le chômage avait été une constante de leur vie professionnelle et qui retrouvèrent du travail assez rapidement, la plupart du temps sur la base des relations sociales tissées à l'intérieur du chantier.

Reste la seconde dimension : l'identité Chantier - Port de Bouc - Vie syndicale et politique. Là encore l'analyse des faits infirme cette assimilation et confirme le symbole. Jusqu'en 1938, on peut considérer que le chantier n'est pas le centre de la vie syndicale. Jusqu'en 1934 même l'organisation y est faible. Ceci ne veut pas dire qu'il n'y ait pas eu tentative d'organisation ou action revendicative, mais celles-ci sont limitées dans le temps et dans une ou deux corporations, alors même qu'elles s'installent dans d'autres activités de la commune (cheminots et dockers notamment). C'est à partir de 1938 que le chantier va prendre sa place centrale par des licenciements d'abord à l'occasion des grèves de Novembre 1938, mais surtout dans la mesure où, à partir de 1939-40, les responsables syndicaux et politiques qui vont jouer un rôle essentiel dans la résistance vont confluer sur le chantier. C'est un lieu, en effet, où les échanges et la mise en place d'une organisation clandestine est facilitée, par le fonctionnement même de l'organisation industrielle : déplacements

et échanges possibles sous couvert de l'activité de travail, ambiance sonore protégeant les échanges, organisation du travail favorisant l'esprit d'équipe. Pendant cette période, il apparaît difficile de dissocier les deux composantes du mouvement ouvrier : l'organisation syndicale et l'organisation politique clandestines. Les caractéristiques mêmes du chantier permettent aussi d'utiliser la structure syndicale officielle mise en place par le gouvernement de Vichy. A la Libération, le chantier détruit au moment du départ des allemands, ainsi qu'une partie de la ville, doit être reconstruit. Dans le même temps, il est réquisitionné et mis en gestion ouvrière. Enfin, le responsable syndical du syndicat officiel, membre en même temps de la résistance, accède à la mairie. C'est d'une certaine façon le chantier qui prend le contrôle de la ville. Les ouvriers du chantier participent à la reconstruction urbaine, à l'organisation du ravitaillement, etc... De 1944 à la fin de 1947, ville et chantier se confondent. Restitué à leur ancien propriétaire début 1948, cette osmose ville-chantier ne sera réellement remise en cause qu'avec le "loquoute" de 1949, la rupture complète étant symbolisée par la fermeture des CAP en 1966. C'est donc sur une période de 10 ans que se forme l'image du "bastion" et de la confusion chantier-commune.

II. UN BATEAU SYMBOLIQUE

Cette dimension symbolique de l'activité sociale doit nous conduire à être prudent dans les affirmations sur la qualité de l'information ou sur l'amnésie collective (1). Racontant un incident au moment du lancement d'un navire, un informateur disait : "Le bateau n'est pas parti ; alors ça a été le "loquoute" et le chantier a fermé". Le lancement dont il est question date de 1932, le loquoute de 1949 et la fermeture de 1966. On sait par ailleurs (entretien) que l'informateur connaît parfaitement ces trois dates. Ce qu'il faut alors expliquer, c'est le télescopage dans le discours. Les trois dates recouvrent un élément commun : dans les trois cas, et ce sont

(1) CORNU (Roger), *L'informateur privilégié, demiurge de la collectivité scientifique*, Actes du Colloque du Centre Méridional d'Histoire Sociale, des mentalités et des cultures (1978), Université de Provence, Librairie Honoré Champion, pp. 609-614.

les seuls dans l'histoire du chantier, le lancement d'un navire n'a pu être effectué normalement.

En 1932, lors de la construction d'un navire militaire, les ingénieurs décident d'utiliser de nouveaux types de bois pour la construction du berceau. Les objections des ouvriers, qui expliquent que le navire se bloquera lors du lancement, ne sont pas entendues et la "nouvelle technique" est imposée. Le lancement échoue, conformément aux prévisions des ouvriers. Il y a ici négation du savoir-faire ouvrier et imposition de l'autorité hiérarchique.

En 1949, la direction du chantier refuse une prime aux ouvriers à l'occasion du lancement d'un navire, l'attribution de la prime étant pratique courante, et choisit l'épreuve de force. Elle annule clandestinement la cérémonie officielle et fait appel aux CRS. Les ouvriers refusent de lancer le navire ; le prêtre refuse la bénédiction ; la direction loquoute le personnel. Là encore l'évènement est symbolique des rapports patron - salariés et les ouvriers imputent le non-lancement du navire à l'intransigeance patronale.

En 1966, c'est l'annonce de la fermeture du chantier accompagnée de la décision que le navire en construction serait terminé à La Ciotat. Les ouvriers se mettent en grève et retiennent le navire. La revendication essentielle est la possibilité de terminer le navire plus que le refus de voir le chantier fermer. Là encore refus de la part de la direction et du liquidateur (1). Le bateau partira inachevé et l'ultime négociation porte sur l'embauche d'un certain nombre d'ouvriers à La Ciotat notamment pour terminer le navire. En 1982, un ouvrier dira encore, parlant de ce navire : "Celui-là, on l'aime moins que les autres, parce que ce n'est pas nous qui l'avons terminé". Là encore l'évènement est symbolique des rapports entre patron et salariés : droit de licenciement et droit d'interrompre un travail en cours.

Si l'on cumule les traits des trois évènements, on obtient le schéma type des rapports entre patrons et ouvriers et dans les trois cas autour d'un moment symbolique, le lancement, où la fierté ouvrière liée au

(1) C'est le mot officiel utilisé à l'époque.

travail se fonde dans un événement social marquant l'unité communale. Le télescopage des dates n'est plus alors perte de mémoire mais recours au discours symbolique.

III. UN MILITANT SYMBOLIQUE

Au cours de notre enquête, tous les entretiens renvoyaient à la grande figure du syndicalisme de Port-de-Bouc, un ancien ouvrier docker, avec lequel plusieurs entretiens ont été réalisés, y compris un enregistrement vidéo (1). Si l'on compare les images qu'il donne de lui à travers ses récits de vie et l'image que les autres donnent de lui, on aboutit à une image symbolique contradictoire avec celle du chantier et pourtant reliée à elle (caractéristique même de la contradiction). Relevons d'abord cette caractéristique dominante, docker. Ce n'est pas le seul cas dans la commune puisque le Centre Mutualiste porte lui aussi le non d'un docker et que de nombreux entretiens font état de la découverte du syndicalisme à travers les dockers. Retenons en second lieu que Port de Bouc est considéré comme un exemple à travers les congrès de la CGT parce que il y existe une union locale très active vivant de ses propres ressources. Ce qui caractérise ici Port-de-Bouc, par rapport aux deux autres unions locales, c'est surtout l'activité de l'union locale dans une commune dominée par des grandes entreprises (ce qui n'existe pas dans les deux autres cas), situation défavorable pour le maintien du fonctionnement d'une union locale. Dans ce cadre, le militant va être symbolique de la vie syndicale (et partiellement politique) de la commune parce qu'il a exercé de nombreux métiers. En outre, il est aussi immigré, mais immigré de l'intérieur (venant du Nord de la France), ce qui lui permet à la fois d'être représentant de l'immigration et de la population française. Il représente aussi le rôle de l'immigration dans l'histoire car, selon les récits, sa famille aurait donné son nom à un village de Provence. Son récit de vie, par les différents métiers qu'il fait, allie le travail agricole et le

(1) Voir ROCHE (Anne), TARANGER (Marie-Claude) "Ne compte pas que tu vas boire l'huile de l'olivier que tu viens de planter", Technologies, Idéologies, Pratiques, 1980, Vol.2, n° 3-4, pp. 103 et suivantes.

travail industriel. Enfant, il assiste à un meeting de Jaurès à Marseille ; militaire, il est mutin de la mer noire ; résistant pendant la seconde guerre mondiale, il est le symbole de l'articulation du mouvement ouvrier de Port de Bouc sur l'histoire du mouvement ouvrier national. Racontant une grève d'ouvriers agricoles brisée par la police, il renvoie à des faits similaires qui se sont passés dans la région, au Salin de Giraud. "Petit fils, fils de bagnard et bagnard lui-même", il renvoie à l'histoire symbolique de Port Saint Louis du Rhône. Il est par là même représentant d'un espace industriel qui a une unité par les circulations entre les communes et les immigrations de même origine (familles partagées entre les communes). Par cet ensemble de caractéristiques il est le symbole du rôle de Port de Bouc dans la région et dans l'ensemble national.

IV. L'ANALYSE DU SYMBOLIQUE

Cette présentation du symbolique est liée à une recherche en cours. Il ne s'agira donc pas ici de présenter une interprétation cohérente de la production symbolique mais plutôt d'établir un certain nombre de jalons utiles à cette interprétation.

Je partirai de l'idée que la mémoire parle toujours du présent et fonctionne par et pour les autres et qu'elle ne fonctionne que sur la base d'éléments du présent permettant de la réactiver ; que ces éléments ont quelque chose d'analogue à des situations passées, sans quoi la réactivation serait impossible. L'étude de terrain suggère la présence de deux dimensions dans cette mémoire, l'une historique et l'autre symbolique. Par historique, j'entends l'exactitude de l'information dans sa datation, sa localisation et le déroulement des faits, ce qui peut être vérifié par documents. Il serait toutefois illusoire de croire que celle-ci intéresse prioritairement l'historien alors que la mémoire symbolique serait du domaine du sociologue ou de l'ethnologue. La dimension symbolique a permis au cours de l'étude de cerner les éléments et les périodes de ruptures dans l'histoire industrielle et sociale de la commune. A l'inverse la dimension historique permet de donner sens au symbole. Cette double dimension permet par ailleurs d'écartier la question de Moses Finley citée au début de cet article.

Il faut ici faire une seconde remarque : le choix des techniques d'entretiens. Il est souvent noté de façon implicite que les données recueillies dans le cadre des entretiens individuels (secret de l'isoloir ou du confessionnal) sont plus fiables que les données recueillies en situation collective. Ce qui reviendrait à dire que la mémoire individuelle est plus historique et la mémoire collective plus symbolique. Le travail sur le terrain détruit cette idée. La mémoire symbolique est présente dans l'entretien individuel et son poids sur le collectif dépend de la position sociale de l'individu. A l'inverse l'entretien collectif enrichit par "itération" la dimension historique de la mémoire. Dans les deux cas dimension historique et dimension symbolique sont présentes.

Face à cette question de la production symbolique je retiendrai, à titre d'exemple, la réflexion théorique de trois auteurs. Ce ne sont pas les seuls possibles, mais ces exemples suffisent à montrer comment des scientifiques d'horizons différents sont conduits à s'interroger sur les mêmes problèmes sans que le cadre d'analyse soit clairement défini.

C'est d'abord Marx, dans la préface au 18 Brumaire, qui insiste sur l'idée que "le passé pèse d'un poids très lourd sur le cerveau des vivants" (le mort saisit le vif) et que c'est dans les périodes où les hommes sont occupés à transformer le monde qu'ils font appel aux esprits du passé (le vif saisit le mort). D'où les notions de "déguisement" et "d'oripeaux". Il me semble qu'il y a là une question centrale qui renvoie aux rapports entre mémoire et production symbolique.

Georges Gurvitch permet de préciser le problème à travers son analyse des symboles sociaux (1). Pour lui, la fonction de ces symboles consiste "à maîtriser et à manier les obstacles", mais en même temps "contribuent eux-mêmes à les susciter" et il ajoute : "Une des caractéristiques essentielles des symboles est qu'ils révèlent en voilant

(1) GURVITCH (Georges), *La vocation actuelle de la sociologie*, Paris, PUF 1950, pp. 89-98.

et voilent en révélant, et que, tout en poussant d'une part à la participation, ils empêchent en même temps la participation pleine, ou que, tout en freinant celle-ci, ils y poussent quand même. En d'autres termes, la sphère symbolique est essentiellement ambigüe ...". Il relève dans le symbole trois dimensions -intellectuelle, émotive, active et volontaire-, chaque symbole étant dominé par l'une d'entre elles. Il insiste enfin que le caractère médiateur du symbole, ce qui implique l'analyse du groupe qui les produits, de leurs destinataires, des canaux par lesquels ils passent, et surtout des conjonctures qui favorisent leur production ou/et leur utilisation.

Troisième référence, l'analyse de la formation des légendes par Van Gennep (1) et notamment pour ce qui nous concerne ici les rapports entre dimension historique et dimension symbolique à travers plusieurs mécanismes : la délocalisation - relocalisation, la détemporation et la retemporation, la concentration de plusieurs événements en un seul, ou à l'inverse l'éclatement d'un événement en plusieurs, ce qui permet à la fois la permanence et le remodelage des éléments de la mémoire historique. Ce qui permet aussi l'existence de symboles contradictoires.

S'agissant de cette analyse du symbolisme et des légendes, on a eu trop tendance à se centrer sur les sociétés pré-industrielles, en faisant l'hypothèse implicite de leurs disparitions dans nos sociétés. Dès que l'on pose le problème de la mémoire collective on est obligé de réaborder ces questions dans la mesure où la mémoire est, selon le formule de Pierre Janet, "une combinaison pour faire travailler les absents" (2).

CONCLUSION

Pour essayer de mieux cerner encore cette production symbolique, je prendrais un exemple qui potentiellement aurait pu servir de support à un symbole. Un ancien ouvrier des chantiers, forgeron, s'est

(1) VAN GENNEP (A.), *La formation des légendes*, Paris, Flammarion, 1910.

(2) VERRET (Michel) "L'évolution de la mémoire et de la notion de temps" de P. JANET, *Laboratoire de Psychologie Pathologique de la Sorbonne*, Cahier n° 2 1975, pp. 18-29.

mis à son compte pour produire de la ferronnerie-serrurerie d'art (grilles de fenêtres ou d'enceintes). En même temps, il se met à faire des sculptures qu'il expose dans son jardin. Ces sculptures, fortement marquées par la mort et la sexualité, sont construites à partir de vieux fers, de pièces de machines etc..., et traduisent par là même le savoir-faire de ces ouvriers des chantiers. Résidant à la limite de la commune, sur la route de Fos, il est en même temps rejeté par la conscience collective (1). A un niveau immédiat on pourrait penser que ce sont les thèmes mêmes, et les formes, de ses sculptures qui ont conduit au rejet. Il faut toutefois dépasser cette apparence car une autre interprétation, à la lumière de l'opération du recueil de la mémoire se fait jour. Alors même que la fermeture du chantier a remise en cause l'identité de la commune, cet ancien forgeron a trouvé sa capacité de création et son identité en quittant le chantier. Il est ainsi le négatif de la conscience collective : il vit de la mort du chantier.

Reste la question de la conjoncture de la production symbolique. Il me semble que l'ont doit prendre en compte plusieurs phénomènes sans connaître encore précisément leur articulation :

1) La crise économique qui sévit depuis 1973 et se répercute fortement sur la région, touchant même la zone de Fos. Chômage et fermetures d'entreprises renvoient à l'histoire et à la mémoire de la commune.

2) Les transformations du mouvement ouvrier, tant dans son infrastructure que dans ses formes et son orientation. On n'est plus dans une situation où habitat et industrie sont mêlés comme c'était le cas à Port-de-Bouc, ce qui implique d'autres formes d'action ouvrière ; la dissociation entre mouvement syndical et mouvement politique est plus accentuée ; l'activité syndicale s'est déplacée vers les unions locales de Fos ; les thèmes dominants du mouvement ouvrier se sont transformés. Quel est alors le rôle de l'expérience passée dans ces conditions nouvelles ?

(1) La municipalité a acheté une de ses sculptures et l'a implantée à l'entrée de la ville. Mais cette sculpture est de type très classique et représente un navire.

3) Un centre ville doit être construit à la place de l'ancien chantier et le contenu de ce nouveau centre ville qui conditionne l'identité de la commune fait l'objet de discussions passionnées qui mobilisent l'histoire de la ville. On prendra ici un exemple. La demande souvent répétée de la création d'une maternité. Ce thème renvoie à l'histoire passée. La maternité a fermé en 1975. D'où une liaison avec les fermetures d'entreprises et la fermeture du chantier : on ne travaillait déjà plus à Port-de-Bouc, maintenant on n'y naît même plus ; on se contente d'y mourir. Au delà même, cette maternité avait été mise en place avec la mutuelle au moment de la libération, c'est à dire à l'époque où chantier et ville se confondaient.

4) Dernier élément, la destruction physique du chantier en commençant par son symbole d'activité et de vie sociale, la rampe de lancement des navires. Ici, ce sont les points de repère matériels de la mémoire qui disparaissent, une dimension physique de l'histoire de la commune. Ne resteront pour affirmer son existence et son histoire que les ouvriers déjà âgés qui l'ont connue.

D'où notre titre pour donner sens au développement rapide du recueil de la mémoire ouvrière dans la commune autour du centre culturel, et au recours au symbolique. "Je suis une légende" renvoie à un roman de science-fiction. Les vampires se sont abattus sur la terre. Eux, qui étaient légendaires détruisent les hommes qui deviennent à leur tour légende pour les vampires. Un homme survivant, armé d'un pieu tue les vampires pour maintenir présente l'existence humaine. Il est tout à la fois mémoire historique et mémoire symbolique, tout comme le chantier.

LES SEVENS DES METAUX CIP
NOUS VOULONS CONTINUER
CONSTRUIRE DES NAVIRES

C'est le dernier navire qui vient de naître
Il glisse lentement sur son puissant berceau
Et le vieux charpentier, regarde disparaître
L'hélice toute dorée, dans le fond des eaux

L'eau calme et bleue, comme une mère indifférente
Semble prendre le nouveau-né entre ses bras
Et le vieux charpentier, que la tristesse hante
Caresse ses cheveux blancs, en murmurant tout bas

En a-t-il posés des ponts, des bordés, des membrures
En a-t-il mouillées des chemises de sueur
Pour que puisse partir vers la grande aventure
Des bateaux à l'épave fine et sans peur

Il a tant crié pour des grèves humiliantes
Contre l'exploitation, les salaires trop bas
Contre les policiers, aux manières méchantes
Et aussi contre ceux, qui ne comprennent pas

C'est le dernier bateau qui quitte ce rivage
Le vieil ouvrier a une larme au fond du coeur
Car il sait déjà qu'il va être mis au chômage
Après toute une existence, d'honnête labeur

Sur une insulte, il ira à la retraite
Comme un incapable, comme un pauvre indigent
Il suivra l'infamante queue, de ceux qu'on jette
Il ira pointer, comme s'il était un fainéant

Plus que jamais il se sent une bête de somme
le navire qu'il considère un peu comme son enfant
Emporte dans ses flancs, sa dignité d'homme
De tous les efforts passés, tout lui crie, va-t-en

Il méritait mieux pourtant, comme récompense
Le dernier bateau, sur l'eau calme et bleue, s'en va
Le vieux travailleur repousse une mèche blanche
Et sa lèvre tremble, des mots qu'elle ne dit pas

PRO.V

Jean ROUBAUD

UNE QUALIFICATION INDUSTRIELLE ACTUELLE

A Port de Bouc, de quelque façon que l'on prenne une enquête, l'identité locale s'impose à l'observateur. Elle est vécue, revendiquée, racontée. Mais le phénomène demeure complexe. On n'est pas attaché à Port de Bouc comme un paysan pouvait naguère encore être attaché à sa terre dont il héritait et qu'il n'avait jamais quittée. Les Port-de-boucains ne sont pas des manants. C'est même tout le contraire. Ils sont immigrés à l'origine puisque cette ville s'est développée à la fin du XIXe et au début du XXe siècle. (Ce n'est pas bien loin. Ce sont les parents ou les grands-parents des ouvriers du chantier que nous rencontrons aujourd'hui). Et pourtant, Port de Bouc retient ses enfants d'adoption. C'est cette dualité entre la mobilité et l'attachement qui est intéressante.

"... Ce que je peux dire, et ça c'est une réalité dont aujourd'hui on se rend compte, c'est que même si on est parti, au bout de quinze ou vingt ans, on reste Port-de-boucain, parce que c'est là qu'on a tout appris".

Le Chantier Naval est au coeur de cette image. Elle s'est constituée autour de la vie et du travail du chantier. Bien sûr, il n'y a pas que le chantier à Port de Bouc, mais tout le monde avait cependant un lien avec lui et l'on retrouve dans les entretiens cet aspect, parfois exagéré :

En général, tous les pères travaillaient au chantier, donc, quand on entendait la sirène sonner, même si on était à l'école ou si on était ailleurs, on savait que notre père rentrait travailler, et quand la sirène sonnait de nouveau, c'est un flot de travailleurs en vêtements bleus qui sortaient, c'était le père Floriot qui vendait ses cacahuètes, c'était le marchand de merguez, tout ça très simplement".

Si l'image d'une ville peut se constituer autour de son site ou de la beauté des maisons comme à Aix, à Port-de-Bouc, elle s'est forgée dans et par le travail.

Comment parler du chantier ? On nous en a donné un grand nombre de descriptions et tout le monde ne donne pas la même image. C'est donc une image à facettes que nous allons présenter, centrée autour de quelques aspects essentiels de la vie de travail.

L'image qui est donnée du travail au chantier est généralement valorisée à la fois par la qualité du travail effectué et par l'ambiance qui y régnait et qui marquait toute la vie sociale jusque dans les maisons.

"Je me rappelle, en 1923, j'avais des copains qui travaillaient dans les divers ateliers et ce qui était marquant, il n'y avait pas cet esprit de l'argent, ils travaillaient, ce n'est pas pour dire je veux gagner de l'argent, ce qu'ils avaient suffisait à mon sens, ils regardaient le copain à côté pour voir s'il faisait mieux que lui et ils tâchaient moyen de faire mieux que l'autre, il y avait une stimulation ; c'était bien comme mentalité ; aussi il est sorti de très bons ouvriers"

"Avec le chantier naval et à la maison - sur le chantier - il y avait une fraternité formidable - dans le quartier il y avait une famille avec un petit malade, il n'y avait pas de problème ; moi je sais que, mettons quand ma mère elle travaillait, quand elle n'était pas là, j'allais dans n'importe quelle maison, je tapais, je demandais le goûter, on me donnait le goûter"

Le chantier c'était une grande famille. L'idée revient souvent. C'est un premier trait global qui renvoie à l'idée de sécurité et de solidarité. Les habitants du Port de Bouc d'aujourd'hui ont perdu une certaine sécurité qui venait de la présence du chantier. En tous cas, c'est ainsi qu'ils le vivent et l'expriment. Mais cette sécurité n'était pas du même type que celle du fonctionnaire. Elle n'était pas faite d'une stabilité et d'un statut immuables, tout au contraire, la mobilité est constamment présente.

Dans telle famille, par exemple - 13 enfants - la plupart étaient marins mais en même temps charpentiers de marine. Tous ont travaillé aux chantiers comme charpentiers bois. Ils y passaient quelques mois entre deux embarquements.

D'autre part, mis à part quelques ouvriers hautement qualifiés, les licenciements étaient nombreux :

"Par exemple, on lançait un bateau. Le bateau n'était pas plus tôt dans son élément qu'il y avait 150 lettres de licenciements ; ça se passait comme ça à l'époque. Le bateau partait, on envoyait les lettres de licenciements et ils partaient se caser un peu à droite et à gauche ; il y avait un bateau, on les réembauchait, ils avaient la priorité".

La mobilité est donc importante mais malgré cela on peut toujours revenir, faire rentrer son fils ou son neveu et même pour certains immigrés faire venir des voisins.

"Cela faisait boule de neige ; il suffisait de venir et on embauchait".

On commence donc à saisir le "style" du chantier de Port de Bouc. C'était un creuset d'immigration ; des Italiens, des Grecs, des Sardes, des Nord-Africains, des Espagnols et même des Français venus des régions voisines. Certains étaient entrés clandestinement dans des conditions très difficiles. Donc déjà à l'origine, des gens déracinés, confrontés à une vie dure, obligés de s'adapter. C'est donc parce qu'il était ouvert, lieu d'accueil, que le chantier représentait une sécurité.

"... Avec les parents dans le chantier, sûrement qu'on se voyait... pauvre... à n'importe quel moment de la journée, je savais où était mon père ; mon oncle aussi quand j'avais envie de le voir, je savais où il fallait que j'aille... et pour tout le monde, tout le monde se connaissait... toute tête que vous voyiez... à force d'y être... Celui-là c'est un ajusteur, celui-là un charpentier-bois, celui-là s'appelle untel... celui-là habite à Martigues... et il y avait des Espagnols, des Portugais, des Indochinois..."

- Comment êtes-vous entré aux chantiers ?

- ... A l'époque, le chantier c'était l'entreprise-mère, mère de Port de Bouc, vous voyez : en fait, tout le monde avait son père, son oncle, quelqu'un pour pouvoir entrer aux chantiers au sortir de l'école... Comme tout le monde à Port de Bouc, pourquoi aller chercher du travail ailleurs, quand on en avait devant sa porte..."

Pour certains, le départ était devenu impossible tant ils

étaient enracinés dans cette communauté :

"En 1930, lorsqu'on a créé la Sécurité sociale, j'avais un copain qui travaillait avec moi dans les bureaux. A ce moment-là, il y avait des examens pour entrer à la sécurité sociale. J'ai passé les examens et nous avons été reçus. J'étais nommé à Marseille. Quand j'ai dit ça à ma mère : "voilà, je vais travailler à Marseille à la sécurité sociale". "Comment, tu vas à Marseille, dans une ville de perdition ? Tu es aux chantiers, tu n'es pas bien ?". Elle m'a fait un malheur, tant et si bien que je ne suis pas rentré à la sécurité sociale et que je suis resté aux chantiers".

"Vous voyez la mentalité, on perdait la cheminée du chantier et tout était perdu. Le chantier, c'était quelque chose de formidable. Il fallait rester aux chantiers".

Telle est donc une première facette du chantier qui présente un milieu constitué de gens autonomes et constituant une grande famille. Pour eux, le chômage ne semble pas vécu comme un malheur. Ils en parlent d'ailleurs peu, sauf certains qui renvoient alors la responsabilité sur le patronat, c'est à dire à Marseille :

"Et un beau jour, on m'a fait appeler - le contremaître m'a fait appeler - il m'a dit qu'il n'y avait plus de travail et on m'a foutu dehors. Or, ça a duré 9-10 mois, un an, je ne me souviens plus très bien - c'est ce qui prouve le peu de cas qu'on faisait du jeune apprenti à l'époque d'une part et d'autre part la mentalité qui régnait dans le patronat de la construction navale et plus généralement le patronat tout court - qui n'hésitait pas comme au chantier à se débarrasser d'une partie du personnel lorsqu'il n'en avait plus besoin - et il était, c'était presque une, je ne dirais pas une tradition, mais un fait solidement établi que, lorsqu'on lançait un bateau, si la direction jugeait qu'il y avait trop de personnel, elle s'en débarrassait, quitte à le remplacer trois semaines, un mois après, elle embauchait une partie, ou lorsque le bateau s'en allait à la mer pareil. Voilà. Alors, à partir de ce moment-là, tous les matins à 7h, 7h et demie, je me trouvais chômeur et j'allais avec les autres à la porte du chantier et tous les matins il sortait un employé du chantier qui était affecté à l'embauche et il venait nous dire si on embauchait ou si on n'embauchait pas."

Il ne faut pas oublier non plus que le chômage n'avait pas

la même portée pour tous les ouvriers. Ceux qui étaient hautement qualifiés étaient sûrs d'être réembauchés et même le plus souvent n'étaient pas mis à pied. La débauche touchait surtout les jeunes et les moins qualifiés.

"... Malheureusement, on les renvoyait. Ils étaient bien contents de revenir. Ce n'était pas de leur propre gré qu'ils quittaient les chantiers. Ils sont rares ceux qui ont eu quarante ans sans interruption.

- Qui gardait-on lorsqu'on licenciait ?

- On gardait l'élite. L'élite ne bronchait pas. Les secondaires, ils étaient toujours nouveaux. Chaque fois qu'on embauchait.

- Il en restait combien quand on licenciait ?

- Aux chantiers, dans les 4 à 500.

- Donc on en licenciait à peu près... ?

- Une centaine.

- Et les autres, qu'est-ce qu'ils faisaient ?

- Ils attendaient ; il y avait toujours des petits travaux, on avait des remorqueurs. Je me rappelle, en 1927, on avait toujours les chantiers, on faisait des buttes pour le port de Toulon et des buttes de tir - vous savez ce que c'était - c'était des machins avec des poutres de bois où l'on mettait une cible et qu'on traînait, ça, ce n'était pas quelque chose de terrible.

- Les ouvriers que l'on licenciait trouvaient facilement du travail ?

- Oh, facilement ...! Ils allaient n'importe où, si c'était l'époque des vendanges, ils allaient faire les vendanges ; ils allaient à droite à gauche".

Si l'on donne au terme de qualification une acception large, qui inclut des traits de personnalité acquis par l'histoire individuelle et même une certaine insertion sociale, un réseau, des solidarités, dans la mesure où tout cela contribue à une attitude au travail, nous voyons ici se dessiner un profil de travailleurs dont l'autonomie est considérable et peut s'expliquer à la fois par l'origine migrante, prolongée par une mobilité forcée ou non et par l'existence du foyer que constitue le chantier.

Cette qualification particulière dont nous venons de présenter une composante liée à la fois à la mobilité et à la sécurité par l'autonomie doit aussi être analysée à travers la division du travail elle-même. Il est clair que la main-d'oeuvre n'était pas standardisée. Il y avait des ouvriers qualifiés et des ouvriers non qualifiés. Il y avait

surtout une évolution au cours d'une vie de travail. Le chantier était lieu de formation et de socialisation autant que lieu de production. A travers les biographies, nous sommes en mesure de nous faire une image assez précise de cette organisation du travail.

A la base, il y avait l'équipe. Par exemple chez les riveurs :

"Une équipe de riveurs à l'époque au début se composait de deux riveurs, d'un teneur d'abattage, selon l'endroit, d'un passeur de rivets et d'un chauffeur de rivets parce que selon l'endroit où ils se trouvaient dans le bateau on envoyait le rivet, c'était le passeur qui le donnait au teneur d'abattage qui l'enfilait dans le trou et les autres massaient. C'était l'équipe entière qui partageait, par exemple, s'ils avaient 10 F les 100 rivets bien entendu au plus ils en mettaient au plus le pourcentage était gros et c'était réparti au prorata de l'équipe ; cela dépendait des salaires qu'ils avaient bien entendu. Le salaire, plus il était important, et pour le pourcentage, il percevait davantage".

En soudure, l'équipe avait une autre forme :

"Pour les jeunes, je crois que c'était bien parce que voilà, au chantier - on appelait ça les moussis ici -, on était avec un camarade ancien ouvrier déjà et lui, disons, il menait les forfait, puisqu'on travaillait au forfait. C'était un ouvrier hautement qualifié, alors il faisait son équipe : alors il avait 5 ou 6 jeunes comme nous - on sortait de l'école et c'est lui qui nous donnait le boulot, et c'est lui qui le jugeait aussi : si on faisait le rendement, si c'était bien soudé ; et alors ailleurs, dans la corporation charpentier fer, ajusteur bord, tout ça, on mettait le jeune en double d'un ouvrier : on appelait ça le moussi, on faisait le moussi".

"Après, disons que nous, on prenait la caisse - on appelait ça prendre la caisse, ça veut dire t'es ouvrier qualifié, tu vas gagner ton pain (ça va tout seul quoi, tu as ton forfait), mais alors on travaillait toujours en équipe".

L'équipe pouvait avoir une forme encore plus complexe lorsqu'il s'agissait d'une tâche telle que celles de mettre en place une machine ou un arbre.

Le pivot de l'équipe, c'est un ouvrier hautement qua-

lifié. C'est lui qui négocie le forfait, constitue et dirige une équipe :

"... Et puis il y avait les super ouvriers, les OHQ comme on appelait ça, des supercadres, mais attention, pas des énarques sortis des grandes écoles nationales, des X, Y ou Z... Ils avaient fait des études comme nous... Mais ils avaient une pratique du travail que même pas les ingénieurs le faisaient. On a sorti des bateaux, que c'était vraiment extraordinaire.... Petit à petit, on montait d'apprenti, on est devenu demi-ouvrier et puis de demi-ouvrier, à partir de là on a commencé à avoir des sous-ordre".

Le forfait, c'est un engagement de l'équipe à réaliser une tâche dans un temps déterminé. Si cette équipe va plus vite, elle gagne un bénéfice en supplément du salaire de base prévu. Tout le monde est bénéficiaire, mais l'équipe est hiérarchisée et cette hiérarchie se trouve au moment de la répartition des gains :

"- Combien vous étiez dans une équipe ?

- Ca dépendait, entre 3, 5, 5, mettons 5 pour simplifier. Pour 5, alors l'ouvrier hautement qualifié, il prenait 20 000, l'homme qui était en-dessous, il en prenait 15 000, s'il y avait - en général il y avait ses 2 ouvriers qualifiés à bord, ça faisait 40 et 15 et 15 30 et 10 000 et le reste, c'étaient les 2 ou 3 moussis qui prenaient le reste. C'était selon.

- Alors quand on disait prendre la caisse... ?

- Le gars, il montait d'une catégorie déjà. Mettons d'OS, il passait OPl, c'est-à-dire ouvrier qualifié. Ca faisait une drôle d'échelle déjà bon. Alors, sa paie augmentait déjà par rapport à sa qualification ; en plus, ça augmentait son forfait."

Donc, dans la division du travail elle-même, encore deux facettes : d'une part, la négociation. Elle est constante, entre les OHQ et le bureau de fabrication qui détermine les tâches, pour le montant des forfaits. Entre les ouvriers eux-mêmes pour la composition de l'équipe et la répartition des gains. D'autre part, cette hiérarchie interne à l'équipe, très prégnante qui fait de l'OHQ un véritable patron.

Le statut d'un ouvrier s'acquiert sur le tas à travers l'apprentissage. C'est un long cheminement. Il faut faire ses preuves et il semble bien que l'exploitation, en

particulier celle des apprentis ne soit pas absente de ce système de division du travail.

"Le moussi, c'était comme je vous disais tout à l'heure l'ajusteur bord. Le chaudronnier, le charpentier fer, eux, faisaient le moussi, le gars il venait avec un CAP, il y en a d'autres qui étaient comme moi, qui n'avaient pas de CAP, qui n'avaient pas de diplôme - rien du tout - le gars on le mettait en double avec un ouvrier qualifié, et c'est là que j'ai été formé moi. Moi, je connais des copains qui connaissent le métier, ils savent à peine lire et écrire, mais sur certains travaux, ils en montrent à d'autres ; d'ailleurs de partout où ils vont maintenant les anciens du chantier, les jeunes de mon époque, ils sont presque tous chefs d'équipe, contre-mâîtres ; ils ont tous des capacités parce que le plan, tout ça, il y a beaucoup de routine, le gars, il y a pas de problème. Alors le moussi, ça dépend, il y avait des gars qui commençaient à 16 ans à être moussi, qui le restaient jusqu'à 18-19 ans, il y en avait d'autres qui le restaient jusqu'à 25 ans, ah, si t'es pas capable, tant que tu n'es pas formé".

"Nous on a appris tous seuls. Celui qui était un peu dégourdi, il arrivait plus vite que d'autres. Dès que le soudeur quittait la pince, on la prenait, et dès qu'on a su souder à plat, on a demandé à aller à bord. A ce moment-là, le contremaître avait intérêt à nous faire travailler pour qu'on produise, parce que les soudeurs étaient recherchés ; autrement, on ne produisait pas. Alors on nous donnait la pince et on soudait à plat... Au début, quand on était en double avec un soudeur, on avait juste notre paie et pas de forfait. Après, quand il prenait un moment pour fumer, moi je prenais la pince et je soudais. Après, il me laissait souder pour lui et il était chic parce qu'il me donnait la pince sur son forfait. Après, on a eu une pince et un poste et je soudais. On ne savait souder qu'à plat. Pour souder en montant, on a appris de nous-mêmes : on demandait aux autres."

"Comme beaucoup d'autres ici, j'ai commencé à travailler à 13 ans aux Chantiers. Le premier jour que j'ai commencé, on m'a présenté à mon ouvrier. J'en avais deux d'ailleurs... Ils m'ont fait porter un couffin plein de clés, de marteaux, ça pesait au moins trente ou quarante kilos ce truc-là... Moi je n'avais jamais travaillé en me voilâ en train de marcher derrière eux... On faisait travailler les jeunes de 13-14 ans la nuit, le dimanche. Parfois, moi, il m'est arrivé de travailler tout le dimanche entier et le soir on travaillait jusqu'à 8h. On commençait à 7h et demie et on travaillait jusqu'à 8h, on faisait des heures supplémentaires,

alors vous vous imaginez un peu ce qu'était la jeunesse de ces enfants qui étaient au travail."

"Je suis rentré dans la corporation des monteurs et là j'étais avec deux ouvriers - deux frères qui travaillaient -, je travaillais avec eux, ça a duré peut-être deux ou trois mois, de là je suis passé à la salle à tracer, c'était mon désir, j'aimais le traçage. Le dessin, c'était ma chose à moi à l'école : sans aucune formation, je dessinais n'importe quoi et je ne peux pas dire que c'est un don parce que je ne crois pas que ça existe, mais enfin, j'avais une facilité, une grande facilité à dessiner, et là le dessin industriel... A noter que les chantiers un ou deux ans avant avaient instauré les cours professionnels qui étaient donnés par le chef du bureau d'études, ces cours, pour la partie dessin, puis le chef, un contremaître des monteurs, puis il y avait le directeur d'école qui faisait la partie instruction générale et le chantier donnait 2,25 F de l'époque aux apprentis qui suivaient ces cours du soir, et moi, ça me plaisait ces cours, j'y allais tous les soirs, dans l'espoir d'aller dans la salle à tracer. Et cet espoir s'est concrétisé : un jour, on m'a emmené dans la salle à tracer avec un traceur mais je n'étais pas tombé sur un bon ouvrier - entendons-nous bien, un bon ouvrier non pas peut-être sur le plan de son travail, c'était un bon ouvrier, mais sur le plan rapport avec les apprentis, c'était un salaud - je le dis nettement parce que pour moi c'était un salaud, il me traitait comme un esclave. C'est tout juste s'il me bousculait pas. Enfin, il m'a traité comme un chien et ça, ça a duré 3 ou 4 mois à la salle à tracer et un jour, ce type, il est parti du chantier".

Parfois, même, certains ouvriers se montrent jaloux de leur savoir :

"Il y en avait qui venaient montrer le métier aux jeunes mais il y avait des vieux qui ne venaient pas. Il y avait un vieux, quand il voulait tracer quelque chose de difficile, il envoyait le jeune chercher quelque chose et après c'était fait".

On pourrait accumuler les témoignages sur l'apprentissage. L'apprentissage est un élément essentiel de la vie de l'ouvrier et toute sa vie, il est en perfectionnement et en promotion s'il le peut, jusqu'au statut d'OHQ qui représente pratiquement un aboutissement. L'apprentissage et d'une manière générale la formation constituent une des caractéristiques des chantiers, qui était reconnue partout ailleurs.

Etre un bon ouvrier, c'était d'ailleurs aussi être capable de former les jeunes. On sent bien que ceux qui n'étaient pas des bons pédagogues ne sont pas très appréciés et en revanche, l'ouvrier qui y réussissait bien en tire encore aujourd'hui quelque gloire et l'on ne saurait s'en étonner car, accepter le rôle de formateur, c'est aussi accepter la remise en question de son propre statut et c'est finalement refaire ses preuves à de multiples occasions.

"Pour les apprentis, en principe, on ne les imposait pas aux OHQ. Souvent, ça se passait en accord avec le contremaître, qui me disait : tiens, il y a un jeune à la tâche, tu ne pourrais pas le prendre ... et des fois, il y en a qui étaient récalcitrants à la machine, qui n'arrivaient pas à s'adapter... et avec moi ils s'adaptaient... J'avais une façon de les prendre... et j'en connais une quantité qui ont travaillé avec moi et aujourd'hui, qui sont des chefs d'entreprise ou chefs de chantier".

Mais il nous faut insister sur cette hiérarchie interne aux ouvriers, et pour cela revenir un peu sur la pratique de la rémunération au forfait, restée en vigueur dans ses grandes lignes aux chantiers jusqu'à leur fermeture : il est facile d'y voir, avec Taylor, un de ces "anciens systèmes d'organisation du travail" destinés à "convaincre chaque ouvrier d'employer... son initiative... pour donner le plus de profit possible à ses patrons". L'auto-discipline collective au travail, par exemple, entraînée par le forfait par équipe, peut apparaître dans une vision radicalement dichotomique de l'entreprise, comme particulièrement rentable pour la direction : I

"... Il faut dire ce qui est, il fallait aussi faire le gendarme, parce qu'il y en avait qui tiraient un peu au cul... Mais on les connaissait... quand on menait un forfait à somme (= collectif), c'est celui qui l'attaquait qui le prenait... On était donc 3, 4 ouvriers qui se connaissaient, mais il y en avait aussi qui navigaient d'un forfait à l'autre... alors souvent il fallait faire le gendarme parce qu'il fallait qu'ils sortent leur journée... On faisait la chasse et on essayait de n'avoir que ceux qu'on connaissait, justement

pour qu'il n'y ait pas ces embrouilles et les autres on les laissait un peu de côté...".

Mais, en même temps, dans la pratique de l'époque comme dans la mémoire des ouvriers qualifiés des chantiers, les forfaits sont liés à l'affirmation et à la reconnaissance de leur autonomie relative de producteurs.

"C'est à dire que tout le monde avait ses responsabilités... Un, c'était le montage des moteurs en groupes, un, les pompes, d'autres, dans les autres branches... Chaque ouvrier travaillait à forfait...".

Le forfait implique une confrontation directe, tendant à évacuer l'aspect disciplinaire du rôle de la maîtrise pour en accentuer les aspects de coordonnateur-arbitre, sinon même, parfois, d'allié dans la négociation :

"Je suis allé je ne sais combien de fois discuter le forfait... parce que celui qui l'établissait au bureau, il calcule de ce qu'il a sur son barème, mais il ne sait pas dans quelles conditions le travail va se faire... La maîtrise c'était très rare qu'ils interviennent... Quelquefois, on leur demandait leur avis et ils pouvaient appuyer... ou par exemple, quand il y avait une erreur dans les plans et que ça entraînait un travail supplémentaire, ça, c'était à eux à le constater pour faire faire un additif au forfait".

"Quand j'étais mécanicien, il y avait une somme pour le moteur, par exemple... et là, on ne pouvait pas tellement se choisir parce que c'étaient tous les ajusteurs qui étaient dessus. Alors c'étaient les chefs d'équipe qui tenaient le forfait, mais ça se passait bien parce qu'avec les chefs d'équipe, on se mangeait pas le foie... c'était des ouvriers comme nous, des ouvriers-chargés, les contremaitres aussi, c'étaient des ouvriers qui étaient d'abord passés chefs d'équipes..."

Le forfait, sa négociation et son exécution, comportent une incertitude. A chaque fois, l'ouvrier ou l'équipe ont à refaire leurs preuves. Et ce risque est source de prestige :

"Nous autres- au planning, c'était de l'organisation du travail... c'était important, bien sûr, mais quand même pas si important que le travail des traceurs... parce que nous, quand même, on ne pouvait pas se tromper, pour ainsi dire".

Au point que c'est par référence aux hommes au forfait, par

leur rôle dans la réalisation de la production, que les ouvriers d'entretien, des hommes "de métier" pourtant, revendiquent d'être considérés, eux aussi, comme "des ouvriers à part entière".

"Il y avait le problème des "frais généraux", ce qu'on appelle les frais généraux, c'est les ouvriers comme les électriciens, les ajusteurs d'entretien, ceux qui dépannaient les grues... les machines, enfin tous les gars affectés au service de l'entretien des chantiers, c'était les "frais généraux". Comme on n'était pas dans la production, on n'avait pas de marchandage, pas de forfait... On nous payait : salaire d'affutage, plus une prime. Alors, nous (organisation syndicale) on a mené une grande explication auprès des gars des frais généraux pour qu'on nous considère comme des ouvriers à part entière des chantiers et qu'on soit payés sur la base du revenu moyen réalisé...".

Ainsi, la capacité de négociation du forfait fait-elle partie intégrante du statut de l'ouvrier confirmé de production. Statut très valorisé :

"Quand j'étais apprenti, il ne m'est jamais arrivé de tutoyer un ouvrier... un ouvrier, il n'était pas question de le manquer... Mais c'est que, au chantier, un ouvrier, c'était quelqu'un".

et statut, dans bien des cas, difficile à conquérir :

"... Celui qui voulait apprendre, il apprenait, au contact de son ouvrier, et celui qui voulait rien faire, il restait cancre toute sa vie... Comme plusieurs que je connais, qui étaient avec moi et qui n'avaient pas moins de tête que moi... et qui sont restés cancrés, manoeuvres, ils sont restés à la merci d'un autre".

Les professionnels de production constituaient donc une couche ouvrière dominante, dont les OHQ étaient l'élite. Ils avaient la compétence et la reconnaissance de cette compétence. Leur pouvoir était grand. Ils décidaient de l'avenir des jeunes. Ils formaient leur équipe, négociaient les forfaits. Ils avaient aussi, ce qui est extrêmement rare chez des ouvriers, un pouvoir de contrôle et de distribution d'une partie de la plus value du travail. Le système des forfaits le permettait. A la fois du point de vue de

la qualification et du point de vue du pouvoir, cette couche dominante s'apparente à un groupe de petits chefs d'entreprise.

Un autre trait intéressant de leur pouvoir concerne la reproduction du groupe. Ce n'est pas eux qui embauchaient mais en fait, les relations internes aux chantiers étaient telles qu'il leur était possible de faire embaucher et nommer rapidement ouvrier ceux qu'ils voulaient protéger :

"Il y a les traditions, de père en fils. Le père était chaudronnier, il voudra que son fils soit chaudronnier..., ou alors un oncle ou le père ou le neveu... Il disait, dès qu'il arrivait moussi, dès qu'il était à peu près formé, dès qu'il prenait sa caisse, bon... ben..., tu me l'envoies. Moi je me rappelle un cousin qui avait travaillé au chantier aussi, qui était un ouvrier hautement qualifié en traçage et en chaudronnerie. Il était très fort. Il avait fait entrer son filleul. C'est lui qui l'a pris - et justement il y en avait un, cela faisait 7 ans qu'il était avec lui et il n'avait pas pu prendre sa caisse, alors il avait pris son neveu pour le former et en six mois il l'avait formé".

"Il y a eu beaucoup de cas où il y avait tous les fils qui étaient contremaîtres. Le père était contremaître, les fils étaient contremaîtres... et il y aurait eu la petite soeur, la petite soeur aurait été contremaître... et il y en avait qui n'avaient pas la capacité, dans le nombre...".

"C'est sûr qu'au chantier, on voyait surtout arriver des enfants de ceux qui y étaient... Moi j'ai fait embaucher mon fils, beaucoup d'ouvriers faisaient rentrer leur fils... Les enfants faisaient leur apprentissage.. On avait obtenu que nos enfants, enfin, les enfants qui avaient préparé le CAP, les enfants des ouvriers soient embauchés au chantier".

"C'est à dire, celui qui avait une parenté ou connaissait une personnalité, ou le curé du village, comme on dit, celui-là, il était presque assuré d'avoir un poste dans les chantiers ; mes frères, eux ils se sont présentés sans aucun appui au service du personnel... et ils ont été pris... enfin, c'étaient pas tous des pistonnés, comme on dit".

"C'est bon d'être au bureau d'études après le bord, on a l'expérience, on voit mieux. Les jeunes qui arrivent, ils ont un bagage mais il leur manque la pra-

tique. Au chantier, il y avait une forte promotion interne. Pour les promotions, les relations jouaient à fond. Celui qui a personne pour se défendre, peuchère !"

Ainsi, derrière l'image idéalisée d'un chantier unifié où le travail se serait fait dans la bonne entente, image qu'avec le temps les anciens eux-mêmes tendent à forger, on découvre des traits beaucoup plus concrets et réalistes :

- un travail souvent pénible, très long, dans lequel les jeunes sont exploités, autant que formés,
- un groupe d'ouvriers, puissants, respectés, dotés de pouvoirs à la fois sur l'avenir de leurs compagnons et sur le prix du travail et la répartition du bénéfice,
- ce groupe capable aussi de donner à ses enfants toutes les chances d'accéder à ce statut localement très fort.

Ce sont bien là des éléments qui peuvent nous conduire à parler de l'existence d'une classe dominante à l'intérieur du monde des ouvriers des chantiers navals et dès lors, on comprend mieux ce qu'a pu être le conflit qui devait aboutir à la fermeture de l'entreprise. En effet, il s'est agi d'une lutte d'un patronat capitaliste contre une couche dominante d'ouvriers qui constituait pour lui un contre pouvoir et un écran et qui ne lui permettait ni de contrôler l'embauche de la main-d'oeuvre, ni la formation des coûts de production.

Il est assez remarquable, en effet, que - à la différence de ce qui a pu se passer dans d'autres chantiers navals¹ - il n'y a pas rupture, dans la pratique des ouvriers qualifiés interrogés, entre les luttes liées aux forfaits et l'action collective syndicale :

"A cette époque, j'étais jeune apprenti... Je ne crois pas qu'il y ait eu une organisation syndicale... Mais ce dont je suis certain, c'est que les travailleurs, ils se battaient déjà pour défendre leur beef... parce qu'il y avait le régime des forfaits et à chaque bateau, le patron cessait de payer le moins possible

¹ Cf. "Les chantiers de l'Atlantique", Cahiers de l'OCS, vol. IV, pp. 291-296.

et l'ouvrier, lui, tendait à se faire payer le prix de son travail le maximum... L'organisation syndicale est venue après".

Le rôle du syndicat est au contraire vu, fréquemment, comme complémentaire des initiatives individuelles : rôle de régulation de la pratique des forfaits, d'abord, de coordination dans les aspects collectifs de la négociation, débouchant d'ailleurs de façon tout à fait cohérente, sur des revendications précoces de promotion de la formation professionnelle ouvrière et de modernisation de l'outil de travail :

"Bien sûr, il ne fallait pas qu'on les dépasse trop, les forfaits... ce qui se passait, c'est qu'un OP3, il gagnait moins qu'un OHQ ; alors, pour rattraper, il envoyait des forfaits à 70 % ou il essayait ; et l'OP2, pareil, pour gagner comme l'OP3... et c'est là que les délégués intervenaient... Ils poussaient pour faire passer des échelons... parce qu'autrement, c'était pas la bonne méthode".

Et cette dernière citation, d'un ouvrier soudeur, où apparaît nettement l'imbrication des conditions individuelles et collectives de la négociation conflictuelle des forfaits :

"... C'était à chaque fois qu'il fallait se disputer, à aller voir l'ingénieur ou je ne sais plus qui pour obtenir des réajustements... Ces discussions, c'était surtout par groupes... parce qu'on n'était pas tous au même prix les soudeurs... on se mettait les 4 soudeurs qui étaient sur les mêmes forfaits et on allait réclamer... Si on n'arrivait pas à se mettre d'accord, on allait chercher les délégués... Ca c'était les problèmes cas par cas mais il arrivait que ce soit des problèmes où il fallait se mettre tous les soudeurs, par exemple : la chaleur, l'été dans les ballasts : on avait obtenu, ensemble, de faire les quarts, de 5h à midi et demi, moyennant que la demi-heure qu'on partait plus tôt, elle soit marquée sur le forfait... c'est à dire que, d'une façon, c'était nous qui la payions... N'empêche que chaque année, ils essayaient de la reprendre, de nous faire sortir plus tard... Alors, quand les tôles devenaient brûlantes, il y avait des mouvements pour revenir à l'ancien arrangement, jusqu'en septembre... C'étaient les soudeurs qui avaient lancé le mouvement, mais toute les corporations du bord étaient partie prenante".

Il faut évoquer ici la coupure entre le chantier situé à Port de Bouc et le patronat dont la représentation sur place est assimilée aux ingénieurs. Ceux-ci ne sont pas du même monde :

"Mais attention, aux chantiers de Provence, il n'y avait aucun ingénieur ni le directeur ni les sous-directeurs. Ce n'étaient que des ouvriers... Chez les charpentiers, dans n'importe quelle corporation, il y avait les ouvriers... C'est à dire que l'ouvrier prenait une tôle, grande comme la table, il en faisait ce qu'il voulait : masse par çï, coup de masse par là, elle prenait la forme du bateau."

"Autrefois, on se connaissaient tous. On était tous ensemble aux chantiers. Entre ouvriers et chefs d'équipe, il n'y avait pas de cassure. Plus haut, avec les ingénieurs, tout ça, on ne s'entendait plus. Les bureaucrates, les gens des bureaux, certains étaient de Port de Bouc, mais ils n'osaient pas marcher avec nous. Ils ne se considéraient pas ouvrier. Les ingénieurs n'étaient pas d'ici. Il y en avait très peu de formés sur le tas. Avec eux, on avait plus de contacts. Avec eux, on pouvait mieux discuter qu'avec les ingénieurs qui venaient de l'extérieur. Les ingénieurs, ils nous craignaient. Ils savaient que s'il y avait quelque chose, tout le monde s'arrêtait. A la direction, c'était à couteaux tirés".

"La grande direction générale était à Marseille. Elle n'a jamais été ici. Ici, il y avait un directeur local... Mais lui, ce directeur, quand il y avait des problèmes, il voulait pas trancher. Tout ça c'est du ressort de M.D., le directeur général, et il fallait descendre à Marseille.

- C'est le contremaître qui mettait comme ça des sommes à la tête du client ?

- C'est le chef d'atelier, pas le contremaître lui-même, parce qu'ils avaient des ordres précis... En général, pour la maîtrise, dans les chantiers ici, ça allait bien, on n'avait pas de problème... Parce que la plupart des chefs, c'étaient d'anciens ouvriers issus du chantier... Alors, automatiquement, on se connaissait tous dans les familles et on avait de bons rapports, le syndicat avait de bons rapports avec la maîtrise".

Cette opposition aux ingénieurs est aussi une opposition à une autre forme de savoir comme en témoigne l'épisode du lancement raté du d'Entrecasteaux. Les ingénieurs ont voulu imposer une nouvelle technique de construction des glissières du berceau qui étaient prévues en bois de pin :

"En pichepin, du bois de pin et pin = résine = huile. On a fait ça pendant des années jusqu'au jour où... ces messieurs qui sortaient des écoles, ils ont voulu faire une autre méthode de lancement. Des énarques, des ingénieurs, mais qui venaient des grandes écoles... ils ont voulu faire un autre système de lancement... Ils ont voulu faire des sabots en chêne... et nous, le contremaître était d'accord avec nous et je crois, c'est la première fois qu'en France les ouvriers ont tous été d'accord... On a été obligés de le faire, on était commandés par des militaires, mais avant, on avait dit ce qu'on en pensait, il y avait eu des discussions et même, il y en avait qui voulaient quitter le chantier. Ah, finalement, on a exécuté les ordres et ce machin, quand il est parti, il a fait peut-être 50, 60 mètres, qu'il glissait comme il faut, mais le suif a giclé, la pression, le glissement chêne contre chêne, ça a forcé, ça a brûlé, ça a mis les tire-fonds à nu, et les tire-fonds ont fait des sillons dans les coulisses et ça a fait frein et c'en est resté là. Le bateau n'est pas parti".

La coupure entre les gens du chantier et le patronat marseillais n'est guère remise en question jusqu'à la deuxième guerre mondiale. En effet, le travail demeure largement de type artisanal et l'organisation Port-de-boucaine, pourvu qu'elle permette la rentabilité de l'entreprise, préoccupe assez peu les patrons et les spécialistes de la division du travail.

Mais petit à petit, les choses évoluent et certains témoignent aujourd'hui d'un décalage entre l'idéal ouvrier et les exigences d'une production moderne :

"Un directeur que j'ai bien connu a dit que notre défaut, c'est que nous faisons trop bien les bateaux. C'était plutôt de l'artisanat, or, il ne fallait pour la concurrence... que ce soit japonais..., il faut vendre et que cela aille vite. Alors que nous, c'était du travail fini..."

Cela va même beaucoup plus loin puisque les ouvriers savent que les administrateurs de l'entreprise ont des pratiques commerciales nuisibles pour les chantiers :

"... Moi, au conseil d'administration, j'écoutais leurs discussions à eux, et ils parlaient de certains marchés étrangers... Freyssinet, il commandait presque rien ici... Il avait commandé un navire ici, je crois

le Koweit, et pour le critiquer ensuite, dire que le travail avait été mal fait, qu'il avait coûté trop cher... Mais enfin, il commandait surtout aux chantiers suédois, Freyssinet, ou aux chantiers hollandais".

Peu à peu le siège va donc tenter d'introduire une rationalisation. A la fin de la guerre et jusqu'en 1947, le chantier est réquisitionné. Un directeur élu par les ouvriers prend la direction et la production reprend, sur un bon rythme semble-t-il puisque, en 1949, l'entreprise est bénéficiaire. Ce directeur n'avait pas le pouvoir d'augmenter les salaires mais il jouait largement sur les primes. C'est d'ailleurs à partir d'une revendication sur les primes que le grave conflit de 1949 partira. En 1949, l'ancien directeur élu en 1944 est remplacé par un officier de marine placé à la tête des chantiers par les patrons. Cet homme est envoyé à Port de Bouc, soi disant pour mettre de l'ordre. Il s'agit de reprendre le contrôle des rémunérations et de l'organisation du travail :

"Il y a une volonté de la nouvelle direction de procéder à un changement de méthode de fabrication dans les chantiers - autrement dit une restructuration... Pour faire face à la concurrence, le chantier, s'il veut vivre, eh bien il est obligé de revoir les méthodes de construction, de fabrication, de travail. C'est tellement vrai que par la suite et bien, on va voir qu'ils serrent la vis pour de bon. Après le lock-out, ils commencent à chronométrer les types sur les travaux qu'ils font, les forfaits et tout ça."

Il s'agit aussi de moderniser l'appareil productif ce qui était une revendication ancienne du comité d'entreprise, mais qui ne prendra corps qu'après le lock-out.

"On voit, à travers cette politique, la volonté de la Direction d'avoir une augmentation de la productivité sur les chantiers. Alors, cette augmentation de la production s'obtient de deux façons :

1) en faisant pression sur les salaires des travail-

leurs au travers des primes, dans les forfaits et au niveau carrément du salaire de base,
 2) au travers des méthodes de travail, chose qu'on n'avait jamais vue auparavant. Autrement dit, la direction met en place une organisation bureaucratique qui lui permet, sur le terrain, sur le tas et pour chaque corporation, on et peut même dire pour chaque individu, qui lui permet de contrôler. Pour certains, c'était le chronomètre à la main, et pour d'autres c'était la réduction telle des prix des métrages qu'ils sont obligés, les types, de se battre".

"Avant, prenons un cas... Nous on descendait dans l'atelier pour tracer les tôles les profilés... Au début les profilés, il fallait se les prendre, se les placer, les tôles pareil... Après, ils ont mis une équipe de manutention... Vous voyez ce que je veux dire, de manière à ce que nous, on arrive, on n'ait plus qu'à tracer... Bon, automatiquement, dans les prix, c'était compris ça auparavant, un peu de manutention et ça, ils nous l'ont enlevé et ils en ont profité pour nous diminuer les prix. Dans les autres corporations, ça a été pareil, au fur et à mesure qu'il y avait une modernisation dans certains travaux, ils nous enlevaient des heures... Au lieu de vous dire, par exemple, ce travail, vous le faites en 100 heures, étant donné qu'on a mis ça, qu'on a organisé autrement, il ne faudra plus le faire qu'en 80 heures... Et nous, on se battait pour pas qu'on nous diminue et on gagnait plus souvent qu'eux... On arrivait à un compromis".

Et en effet, sur une évaluation des tâches, le calcul du forfait se transforme facilement, lorsqu'il n'y a plus de négociation, en mode "scientifique" de rémunération au rendement :

"Au début, ça allait, on travaillait et on gagnait sa vie... Puis, après chaque bateau, ils se sont mis à baisser les forfaits... Comme on n'était jamais d'accord sur les prix, ils ont commencé à faire venir des chronomètres, des arbitres objectifs, qu'ils disaient, mais c'était toujours à notre désavantage... Un jour est arrivé un nouvel ingénieur, qui a imposé de nouvelles baguettes, à haut rendement, qu'il disait : ils en ont profité pour nous casser les prix...".

Il suffit en effet de rationaliser le calcul des forfaits à l'extrême et de minimiser la part de négociation pour en changer complètement le sens. Le forfait devient un carcan et l'ouvrier au forfait, comme le sous-traitant qui ac-

cepte un marché trop tiré se retrouve dans une position pire éventuellement que l'ouvrier au fixe entièrement commandé par sa machine ou sa description de poste.

En 1949, le conflit entre le patronat marseillais et les ouvriers de Port de Bouc se cristallise. La suppression d'une prime de lancement exaspère les ouvriers qui refusent de lancer le bateau alors que toute la cérémonie est en place. La direction décide le lock-out. Les-ouvriers seront débauchés pendant quatre mois. Bien entendu, ce lock-out a servi à faire une embauche individuelle et contrôlée visant à affaiblir le bloc syndical. Le siège a aussi tenté de remettre en question le mode de recrutement fondé sur l'interconnaissance et les relations familiales. Il crée à cette époque un bureau du personnel mais il ne semble pas que la rationalité du psycho-technicien ait réussi à prendre le pas sur la tradition.

Quoi qu'il en soit, le lock-out marque une coupure dans la vie des chantiers. A partir de cette date, le patronat tentera d'imposer ses vues sur l'organisation du travail, dans l'espoir de réduire les coûts et de contrôler les chefs d'équipes, et la lutte syndicale se fera plus dure.

En fait, ce sont deux conceptions de l'organisation du travail qui se heurtent dans cette période des années cinquante. D'un côté, le système traditionnel fondé sur le marchandage des tâches, le contrôle a posteriori et le pouvoir considérable d'une couche sociale dotée d'une large autonomie, celle des OHQ, chefs d'équipe. De l'autre, une conception plus "scientifique" qui aurait éliminé cette zone d'incertitude pour le patron et brisé le pouvoir des OHQ. Deux conceptions opposées mais aussi deux groupes en lutte pour le contrôle d'une position sociale et d'une partie des revenus du travail.

Si l'on veut forcer le trait, on dira que l'histoire du chantier dans les années soixante, c'est la lutte d'une classe dominante à l'échelon local contre la classe dominante à l'échelle globale.

Il y a une autre dimension qui transparait dans les entretiens et dont nous n'avons pas vraiment parlé. C'est la localité. Pour l'observateur extérieur, qui est spectateur de toute cette entreprise culturelle de la mémoire des chantiers, Port de bouc est une localité, au sens où elle apparaît comme dotée d'une forte identité collective. Mais d'où vient cette identité ? Le phénomène est en soi paradoxal puisque cette ville s'est constituée par des migrants. En fait, elle est le fruit à la fois de la symbiose qui s'est réalisée entre le chantier et la commune et des luttes sociales.

L'organisation du chantier structurait largement la vie collective. Il n'y avait pas d'un côté la vie de travail et de l'autre la vie à la maison, mais une seule et même vie.

"C'est vrai qu'il y avait cette harmonie là parmi les travailleurs, mais ça venait des chantiers. Le chantier c'était là où on vivait, on vivait dans les chantiers et lorsque la porte de la ligne, la porte en bois s'ouvrait et qu'on rentrait à la maison, on vivait encore dans les chantiers. On était toujours aux chantiers. Lorsqu'on commençait à être jeunes hommes, qu'on avait 16, 17 ans, qu'on allait au bar où il y avait la viole, on mettait deux sous, on dansait la java, on parlait des chantiers, c'était toujours les chantiers qui nous préoccupaient".

Les périodes de luttes ou les périodes difficiles pour certains mettent aussi en évidence la solidarité dont ce système était capable. Certains petits faits en témoignent. Quand tel jeune ouvrier part au service militaire, le chantier embauche son frère pour ne pas laisser la famille sans ressources. On trouvait toujours une place aux accidentés du chantiers. Pendant les luttes, les commerçants faisaient crédits aux ouvriers. Pendant la longue période du lock-out, les femmes sont intervenues en bloc dans l'action, marchant sur Marseille et harcelant le directeur.

Autre fait caractéristique, au moment de la fermeture, les ouvriers qui partaient travailler ailleurs disent que du jour au lendemain, certains gagnaient le double. Cela se savait, mais nombreux étaient ceux qui restaient au chan-

tier : "Pour gagner le double, il faut se déplacer".

Il se dégage une idée de tous ces témoignages. Port de Bouc nécessitait et reproduisait un certain style de qualification. Quel que soit le stade de la formation, de l'apprenti à l'ouvrier et jusqu'à l'OHQ, ou quelle que soit la spécialité de l'ouvrier, du soudeur au traceur ou au charpentier fer, tous participaient de cette même culture.

Derrière la nostalgie du passé révolu, on voit poindre une certaine image du système des chantiers. Elle ne s'exprime pas en général directement, du fait que les circonstances dans lesquelles ont été recueillis les entretiens incitaient plus les anciens ouvriers à expliquer concrètement la vie aux chantiers qu'à entrer dans une réflexion théorique sur la productivité.

A l'intérieur d'une équipe, par exemple, il apparaît bien que la productivité n'était pas toujours optimale :

"Il y en avait qui naviguaient d'un forfait à l'autre... (et ceux-là) on les laissait un peu de côté"...

En ce qui concerne l'investissement aussi :

"Ils avaient une conception du travail tout à fait artisanale. Ce n'est qu'après que cela a été modernisé. Pensez que les chantiers ont été créés en 1900 et qu'il y avait des machines qui avaient été rachetées en 1900 à un chantier anglais. Vous voyez que cela n'était pas de première jeunesse, et cela a marché ce truc-là jusqu'en 36 ou 38 avec les mêmes machines".

"J'avais un problème de santé, ce qui m'a fait essayer de trouver un travail plus léger. J'ai été embauché aux chantiers de Provence, ce qui fait que j'ai trouvé du soulagement dans mon travail pour une réadaptation à un autre travail que je ne connaissais pas. Quand je travaillais en ville, enfin, dans les entreprises du bâtiment, on travaillait beaucoup, au forcing, à la tâche, aux pièces comme on dit, alors on doublait le gain de la journée au détriment de la santé... tandis qu'aux chantiers on travaillait, parce qu'on ne garde personne pour rien faire, seulement disons que le travail était plus léger".

Et tel ancien OHQ, devenu chef d'entreprise dit aujourd'hui, en se souvenant de certains aspect du chantier : "une entre-

prise doit se battre, on ne fait pas de bonnes oeuvres".

On pourrait multiplier les notations de ce genre, mais il est clair qu'aux chantiers, on trouvait des gens très compétents, efficaces, responsables, qui pouvaient travailler très dur et entraîner leur équipe à travailler très dur, mener plusieurs forfaits à la fois mais aussi probablement un certain nombre de personnes dont la présence et la rentabilité sont moins évidentes pour qui voudrait juger l'organisation du travail sur les critères rationnels qu'on utilise couramment. La symbiose entre les chantiers et la communauté de Port de Bouc conduit à penser que l'on fonctionnait un peu comme sur une exploitation agricole traditionnelle en arrivant à remplir une double fonction : procurer du travail et une formation à tous les membres de cette grande famille en même temps que produire des bateaux.

Tant que la concurrence internationale ne s'est pas montrée trop vive, cette conception de "l'entreprise mère" a pu se maintenir. Chacun y cherchant qui l'autonomie, le pouvoir, la considération, qui la sécurité et la chaleur du groupe. Naturellement, lorsque des chantiers modernes sont entrés dans le jeu, le patronat a cherché à réduire les coûts et n'a vu d'autre méthode que l'organisation scientifique du travail pour rationaliser la production. Il s'est heurté au front uni de ces petits chefs d'entreprises qu'étaient les ouvriers et montré incapable de composer avec leur organisation.

Habitué à défendre pied à pied et individuellement leurs intérêts, les ouvriers aussi n'ont pu que faire front contre le patronat. Ils ne pouvaient accepter de se fondre dans un système qui ferait d'eux des rouages anonymes et dépendants, mais d'un autre côté, bien que plus ou moins conscients du problème, ils ne pouvaient pas par eux seuls produire une nouvelle organisation du travail plus compétitive contre un environnement dominant qui taxait leur système d'anachronique.

En revanche, si nous considérons individuellement ces

ouvriers, nous constatons qu'ils ont souvent, au niveau le plus élevé, un certain nombre de qualités qui sont nécessaires à l'entrepreneur. La plus importante à nos yeux est d'être capable d'accepter et même de revendiquer l'évaluation a posteriori et de prendre ce risque sur leur propre gain. En effet, si le forfait est "mangé" c'est à dire que le contrat avec le bureau de fabrication n'est pas respecté, le meneur de forfait et son équipe perdent leur bénéfice et le salaire de base est évidemment très faible puisque tout le système est fondé sur les avantages que l'équipe peut tirer du système des forfaits. Bien entendu, les équipes savaient aussi s'arranger - et le syndicat le leur rappelait - pour ne pas réaliser trop vite le travail de façon à ce que le bureau de fabrication ne puisse en prendre prétexte pour durcir le contrat suivant. Mieux valait ne pas gagner le maximum possible un certain jour pour se garder des conditions normales de négociation ultérieure.

Ce contrat, assorti d'un jugement a posteriori, qui laisse à l'ouvrier l'évaluation des risques et la responsabilité des décisions à prendre devant l'imprévu est évidemment le contraire d'une division rationnelle du travail pensée et imposée d'en haut. Cela ne va d'ailleurs pas toujours sans difficulté. Outre les pratiques de "dumping" de certains, il pouvait y avoir conflit d'organisation entre les corporations ou les équipes :

"Il y avait toujours des anicroches entre les traceurs, les ajusteurs machine et tout et tout. Voilà... La maîtrise disait toujours : il faudrait marcher côte à côte, le parquet et la machine pour pas qu'on entrave les travaux, parce que, étant de corporations différentes, les traceurs étaient majeurs dans leur corporation. Nous on était majeurs dans la nôtre. Ils voulaient pas admettre... Eux, il voyaient leur travail qui se déroule d'une façon, s'ils encombraient, ils ne voulaient pas en tenir compte, il n'y avait rien à faire..."

Sans nous avancer sur ce point, il est bien évident que le "système" de production port de boucain, tel que nous l'avons décrit, n'est pas transposable tel quel dans des unités modernes. Il n'en reste pas moins que la res-

ponsabilité et l'acceptation du risque aussi bien sur leurs propres gains qu'en termes de statut est un élément tout à fait capital qui distingue les travailleurs de Port de Bouc de ceux pour lesquels le forfait n'est qu'un instrument de gestion de la productivité.

On peut aborder d'un autre point de vue cette particularité de qualification que nous appelons volontiers la qualification de l'entrepreneur. Les chantiers en effet ont définitivement fermé leurs portes en 1968. Que sont devenus les ouvriers professionnels des chantiers ? Qu'est-il advenu de leur qualification ? Nos enquêtés ont raconté quelques histoires significatives. Favorisée il est vrai par le boom qu'a connu la région au début des années soixante-dix, cette reconversion apparaît aujourd'hui à beaucoup comme un problème qu'ils ont su maîtriser :

"... On a été formé à la dure dans les chantiers, à coups de pied dans le cul, souvent, mais ça a servi... On apprenait, aux chantiers, la preuve c'est qu'on n'a pas eu de peine, les anciens, à trouver du travail... On est dispersé un peu partout mais on est toujours bien vu dans les "entreprises"".

Mais cette reconversion ne s'est pas effectuée de façon indifférenciée. L'un des secteurs où elle a rencontré le plus de ressources, est précisément celui des "entreprises", terme désignant dans la bouche des interviewés les entreprises de construction industrielle et surtout des prestations de services d'entretien, sous-traitantes des grandes unités de production - raffineries, pétrochimie, sidérurgie. Plus généralement, les secteurs, les dragages par exemple de la construction du port de Fos, où, à la différence de ce que les OHQ de Port de Bouc entendent par "usine", est valorisée une qualification faite moins de compétence technique individuelle que de capacité d'autonomie, de compréhension d'un système complexe de travail, d'initiative, de coopération dans l'équipe et de négociation des conditions du travail. On peut même penser que le développement considérable des pratiques de sous-traitance d'entretien dans la région a été dû à la pré-

sence de cette main-d'oeuvre extrêmement "performante", mais inutilisable par la grande entreprise centralisée, et rationalisée autrement que par le biais du contrat commercial, recopiant la méthode de rémunération "au forfait" traditionnelle des chantiers.

"Une chose que j'ai remarquée depuis que j'ai quitté les chantiers de Provence, c'est que partout où je suis passé, j'ai pas fait des milliers de boîtes, mais enfin, j'en ai fait pas mal et ce que j'ai vu autour de moi, tous les chefs d'équipe ou chefs de chantier que je rencontre, ils sont presque tous issus des chantiers de Provence, ou au moins vous en avez 8 sur 10 : chefs d'équipes dans les "entreprise", je parle... Alors là, il faut pas seulement organiser le travail, il faut aller voir les ingénieurs (de l'entreprise donneuse d'ordre), il faut faire les prix... C'est un peu la foire d'empoigne... C'est celui qui fera le prix le plus bas".

Nombreux sont ainsi les anciens ouvriers des chantiers qui fonctionnent comme de vrais chefs d'entreprise sans en avoir le statut juridique. Un ancien mécanicien, devenu OHQ-parquetier aux chantiers revient sur cette période : après son licenciement, il trouve une première embauche comme P1, passe P2, P3, et dirige les travaux pendant trois mois encore après la déclaration de faillite de son employeur ; il se fait réembaucher par un de ses anciens apprentis devenu lui-même chef d'entreprise, repart du bas de l'échelle, apprend la tuyauterie et passe chef d'équipe, puis de chantier :

"Alors là je faisais les prix, je faisais la commande des matières, j'étais seul... C'était moi qui devais chercher du travail aux bonshommes... Le patron, lui, il voyait qu'une chose... à la fin du mois, le rapport que je lui avais fait... dans le mois, il venait une fois... Des fois il ne venait pas, du moment que ça marchait, qu'avec mon effectif, je leur avais trouvé du travail et on avait fait du bénéfice, le restant, il ne s'en occupait pas. Oui, j'aurais pu monter mon affaire... Une fois, je me rappelle, je me suis attrapé avec lui dans le bureau, ça a crié, je me rappelle plus pourquoi, et je lui ai dit : tiens, on fait un pari, tu me donnes ton chantier, il y avait une secrétaire, tu me laisses le matériel et dans six mois je viens te voir avec une Cadillac et un cigare long comme ça... Parce que j'étais bien au courant : avec les comptables, On faisait le détail tous les mois... et puis je suis tombé malade...".

Autre morceau d'histoire de vie qui nous paraît exemplaire de cette période puisqu'on y retrouve à la fois les traits caractéristiques de la qualification "chantier" et le rôle régulateur, moralisateur, pourrait-on dire, du marché joué par le syndicat. Cet ancien OHQ-soudeur, responsable syndical, se fait embaucher, par l'intermédiaire de son oncle, dans une entreprise de dragage :

"Comme soudeur d'abord... et puis, un jour, comme un matelot était malade, j'ai remplacé le matelot... Ensuite c'est un dragueur qui était malade et je suis passé second dragueur... Et puis j'ai encore monté d'échelon jusqu'à ce que je sois chef des chantiers... J'y suis resté douze ans".

Tombé malade, il lui faut ensuite revenir à son premier métier :

"Alors je suis retourné voir mon copain avec qui j'avais travaillé aux chantiers de Provence... et qui était chef de chantier... et je lui ai dit : Oh, moi, il faut que je remette la main à la soudure... Et je suis allé travailler chez lui, pour rien, pour réapprendre à souder, pour me refaire la main".

Après plusieurs places d'intérimaire, il se retrouve dans une entreprise de moyenne importance, sous-traitante de travaux pour la Solmer . La section syndicale qu'il y organise se heurte à la maîtrise, responsable locale aux yeux de la direction, d'abord sur des questions de sécurité :

"Alors, j'ai dit au patron : Vous voyez, c'est toute la toiture de l'atelier qui est à refaire... et toutes les machines qu'il faut isoler...".

Mais, derrière la revendication classique, apparaît immédiatement le conflit d'autorité :

"Le contremaître me l'a reproché aujourd'hui encore devant le patron : toi, dès que tu ouvres la bouche, on t'écoute... et moi, si je dis, voilà, j'ai besoin de cinq gars pour faire des heures supplémentaires, ils disent non et toi, tu viens, tu leurs dis, allez-y, les gars, ils viennent. J'ai répondu : je suis pas contremaître, moi, j'ouvre la bouche, question syndicale... et question travail aussi : maintenant qu'on nous a donné la responsabilité, notre travail, nous devons l'assurer... Ca prouve que le syndicat ne veut pas couler la boîte.

Et ce conflit n'est pas une simple question d'amour-propre il s'agit bel et bien d'un problème de normalisation des conditions de concurrence dans la "foire d'empoigne" des marchés de sous-traitance :

"Le contremaître travaille au noir... avec des intérimaires, alors que ce travail-là, c'est la boîte qui devait le faire... Et nous, on nous enverra au chômage parce qu'il n'y a pas de travail, et des fois, il y a du travail de réparation qu'ils nous font faire à nous en disant que c'est pour la Solmer et en réalité, c'est pour dehors".

Lorsque le conflit en arrive à une phase aiguë et que le patron refuse d'avaliser une sanction prise par la maîtrise :

"Un jour, les contremaître, sans rien dire à personne, ils ne se sont pas présentés au travail, alors... c'est le syndicat qui a géré l'entreprise... J'avais pris les deux chefs d'équipe que nous avions et tous les trois nous allions chercher du travail... Un peu comme LIP quoi, et ça marchait très bien, on a tous travaillé, on a même fait des heures supplémentaires, chose que rarement ça nous arrive... et disons que ça s'est réglé, que ça s'est retourné contre les contremaîtres eux-mêmes".

Cette fierté de savoir "prendre ses risques", de se savoir en mesure de "faire ses preuves", fondée sur un sens aigu de la négociation des conditions du travail, où nous voyons une caractéristique essentielle de la qualification de l'OHQ, on la retrouve évidemment dans les cas, fréquents, de création d'entreprise, au sens juridique du terme, par d'anciens travailleurs des chantiers :

"En 64, il y avait la fermeture qui se devinait à l'horizon... On avait plusieurs solutions à ce problème... soit aller travailler à La Ciotat ou à La Seyne... soit encore créer quelque chose... En partant de là, on a décidé de créer quelque chose avec le potentiel technique qui était au bureau d'études des chantiers...".

Le quelque chose ainsi créé est devenu une importante entreprise d'ingéniering, spécialisée dans la construction navale et les raffineries. Son principal initiateur était entré très jeune aux chantiers comme chalumiste, puis était devenu ajusteur-machine avant d'entrer au bureau d'études :

"Se mettre à son compte, j'en ai eu l'idée, sans doute, mais on en a discuté avec les amis, avec les gens du bureau, si ça les intéressait... et puis, on s'est lancé, on s'est jetés à l'eau : sauf un ou deux, au départ, sur 10 ou 12, on était tous du chantier... parce que, c'est très difficile d'avoir des techniciens en construction navale et puis, parce qu'on se connaissait, et c'est important aussi, y compris du point de vue technique".

Sans pouvoir entrer dans le détail de la réussite de cette entreprise - plus de 200 employés à l'heure actuelle -, mais où on retrouverait certains des traits fondamentaux de l'efficacité du travail ouvrier des chantiers, soulignons seulement ici le rôle de la reconnaissance concrète, c'est-à-dire appuyée sur une expérience, de la qualification, dans l'insertion nouvelle que représente une création d'entreprise. Si la nouvelle entreprise a été une réussite c'est qu'au départ les associés "se connaissaient" et étaient donc en mesure de réorganiser leur coopération, "y compris sur le plan technique", mais c'était aussi qu'à l'extérieur, ils ont rencontré le minimum de confiance nécessaire à la négociation ; confiance que leurs premiers clients leur auraient sans doute plus difficilement accordée sur la foi d'une définition arbitraire de leur qualification :

"... Au départ, les premières commandes, je crois que c'est passé par des anciens des chantiers, des ingénieurs, rentrés ensuite à La Ciotat ou à La Seyne, des gens donc qui connaissaient le potentiel, la valeur des techniciens du chantier... Ce n'est pas du tout pour notre étiquette d'"anciens du chantier" qu'on nous a donné du travail, mais parce qu'on savait qu'on était valables... et on n'a pas été les seuls... Il y en a eu beaucoup, dans d'autres branches d'ailleurs, qui étaient des ouvriers et des gens de maîtrise qui étaient très valables et qui ont réussi à faire une carrière valable..."

Conclusion :

Enfin, en quoi l'exemple de Port de Bouc est-il si important ? Parce qu'il représente en matière de formation, de qualification et d'organisation du travail et de la vie collective, bien plus qu'un passé révolu. Les chantiers sont morts de ne s'être pas profondément transformés pour répondre non seulement à des impératifs économiques, mais peut-être plus encore à une exigence de changement dans les rapports sociaux. L'ensemble de l'établissement présentait un front trop uni au patronat et même si cette organisation prenait bien souvent la forme d'une cogestion dans laquelle se trouvaient impliqués les syndicats eux-mêmes, toute modification passait nécessairement par la négociation, ce que les patrons n'acceptaient plus.

Mais rien ne nous dit que les traits dominants de l'organisation du travail qu'ils représentaient en soient pour autant devenus caduques et n'auraient pas pu être conservés dans une réorganisation de l'entreprise en vue de répondre à une compétition plus vive.

Les reclassements à ce titre sont instructifs. Ces ouvriers ne se sont pas retrouvés dans des secteurs en déclin, ils n'ont pas couru d'entreprise archaïque en entreprise archaïque, ils se sont placés dans des secteurs de l'activité moderne, souvent en pointe, ils ont créé leur entreprise et y ont réussi.

Dans une période où l'on valorise cette autonomie et la créativité, Port de Bouc n'est donc pas un musée mort, mais pourrait devenir un musée du travail au sens moderne du terme, réservoir d'idées, de témoignages, tourné vers l'avenir et la troisième révolution industrielle, celle de l'organisation des systèmes complexes.

Tentons donc de dégager ces dimensions caractéristiques qui sont porteuses du sens de cette organisation du travail. Si l'on considère l'entreprise dans son ensemble, au-delà de la coupure entre le siège et l'établissement de Port de Bouc, ce qui frappe, c'est la délégation. Toute la

production est déléguée et jusqu'à la deuxième guerre mondiale, on ne remet pas en question cette délégation qui intègre très largement l'évaluation a posteriori.

Dès qu'une entreprise devient un peu grosse, l'équipe patronale peut soit tendre à rationaliser et à contrôler la division du travail de façon à éliminer les zones d'incertitudes, ce qui, en théorie, permet une meilleure prévision des coûts, soit déléguer la gestion de cette incertitude. Mais attention, il y a deux manières de le faire. Dans la période actuelle, une tendance générale se dégage des pratiques de sous-traitance, les donneurs d'ordre tendent à reporter sur le sous-traitant toute l'incertitude sur le résultat. En effet, il procède par contrat commercial très tendu, tirant les prix et intervenant néanmoins dans le procès de travail pour y imposer ses options. Ce qui est intéressant dans le système des forfaits aux chantiers, c'est le partage de ce risque qui se passe dans la négociation des forfaits. Or, cette négociation se passe en fait entre ouvriers puisque le bureau de fabrication est tenu par d'anciens OHQ. Les choses auraient été toutes différentes si l'on y avait placé des ingénieurs en l'absence de cette couche intermédiaire de maîtrise et autres anciens ouvriers de haute qualification, à la fois agents de la direction technique et membres à part entière du monde de la qualification ouvrière. On aurait pu aboutir à ce type de forfaits - carcans dont nous avons déjà parlé. Ceci est un aspect essentiel. Le patron accepte une part des risques sur les coûts qu'entraîne le contrôle a posteriori. Il partage ce risque avec l'ouvrier. Est-ce un facteur d'augmentation des coûts de production ? Tout dépend de la façon dont on effectue les calculs. En effet, l'attitude rationalisatrice a été largement prônée dans de nombreux secteurs industriels. Dans les raffineries par exemple, on s'est appuyé sur un progrès technique. Ainsi, à des équipes d'ouvriers qualifiés qui étaient capables à la fois de contrôler le bon fonctionnement des installations et d'intervenir préventivement, on a substitué une multitude

de palpeurs dont les résultats sont traités par ordinateurs. La qualification des ouvriers est donc devenue autre, plus abstraite, moins faite d'intuition et de contact avec la machine, du moins en théorie, mais en cas de défaillance, certes improbable, le coût peut être beaucoup plus considérable.

On rencontre le même choix dans la marine marchande. La tendance est de sophistiquer les systèmes de contrôle de façon à éliminer du bord la plus grande partie de l'entretien qui est alors ramenée au sol, ce qui permet de maintenir moins de personnel navigant. Mais, en cas d'avarie, en cas de coup dur, là les risques sont multipliés du fait de l'absence de personnel compétent capable de prendre en charge cet imprévu. Donc, diminuer les zones d'incertitudes peut avoir un intérêt évident, mais si cela ne se fait qu'en prenant en compte des critères de coûts et de rentabilité immédiate, alors cela peut avoir des effets pervers considérables.

Port de Bouc représentait un certain choix de "partage de l'incertitude" dans le procès de production entre patronat et ouvriers tout à fait intéressant et qui mérite réflexion. Que l'histoire des rapports sociaux et les circonstances économiques aient conduit à sa condamnation et à sa disparition est une chose. Qu'il s'agisse d'une formule archaïque et condamnée, rien n'est moins sûr. En fait, on sait bien que l'incertitude est la notion complémentaire de celle de l'information. Partager l'incertitude, c'est aussi partager l'information et c'est donc inévitablement partager le pouvoir.

La seconde dimension est celle d'un équilibre entre les relations gérées par des règles formelles et une programmation a priori et les relations fondées sur la négociation et la confrontation. Les extraits d'entretiens présentés ici pourraient laisser penser que tout était négociation. En fait, la réalité est beaucoup plus complexe. D'une part, le bureau d'étude conservait toute la conception

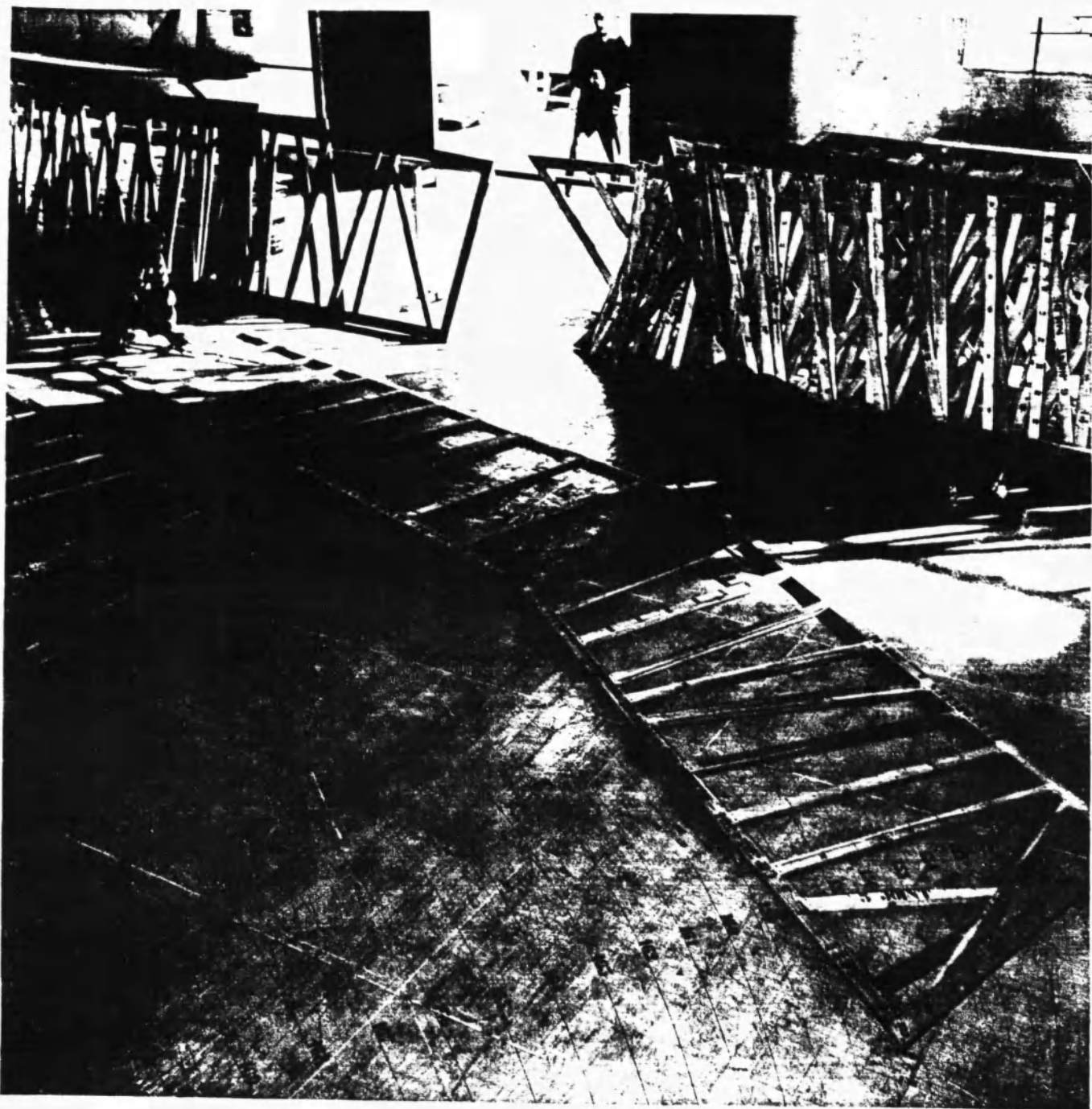
du navire et les ingénieurs faisaient évidemment respecter les règles de l'art comme celles de la division du travail. D'autre part, dans la position même des OHQ, il y a une part considérable de statut acquis. Certes, il fallait faire ses preuves avant de devenir OHQ. Certes, il fallait négocier les forfaits, savoir mener son équipe, mais la base même du statut, une fois acquise, n'était pas remise en question et l'on a pu voir que les règles de conduite entre ces ouvriers, pour non écrites qu'elles fussent n'en étaient pas moins strictes. Ce qui différencie le modèle port de boucain de celui de certaines grandes entreprises fondées sur une organisation du travail plus rationalisée, c'est que ces statuts étaient acquis sur le tas à l'intérieur des chantiers, ils étaient conquis et non importés du dehors, conquis justement dans la confrontation et la négociation et qu'ils devaient donc largement se renouveler, se reconquérir. Il y avait probablement une inégalité des chances là aussi, le piston, les amitiés fonctionnaient, mais on sait aussi désormais que la procédure formelle du concours n'est pas nécessairement un facteur d'égalisation des chances.

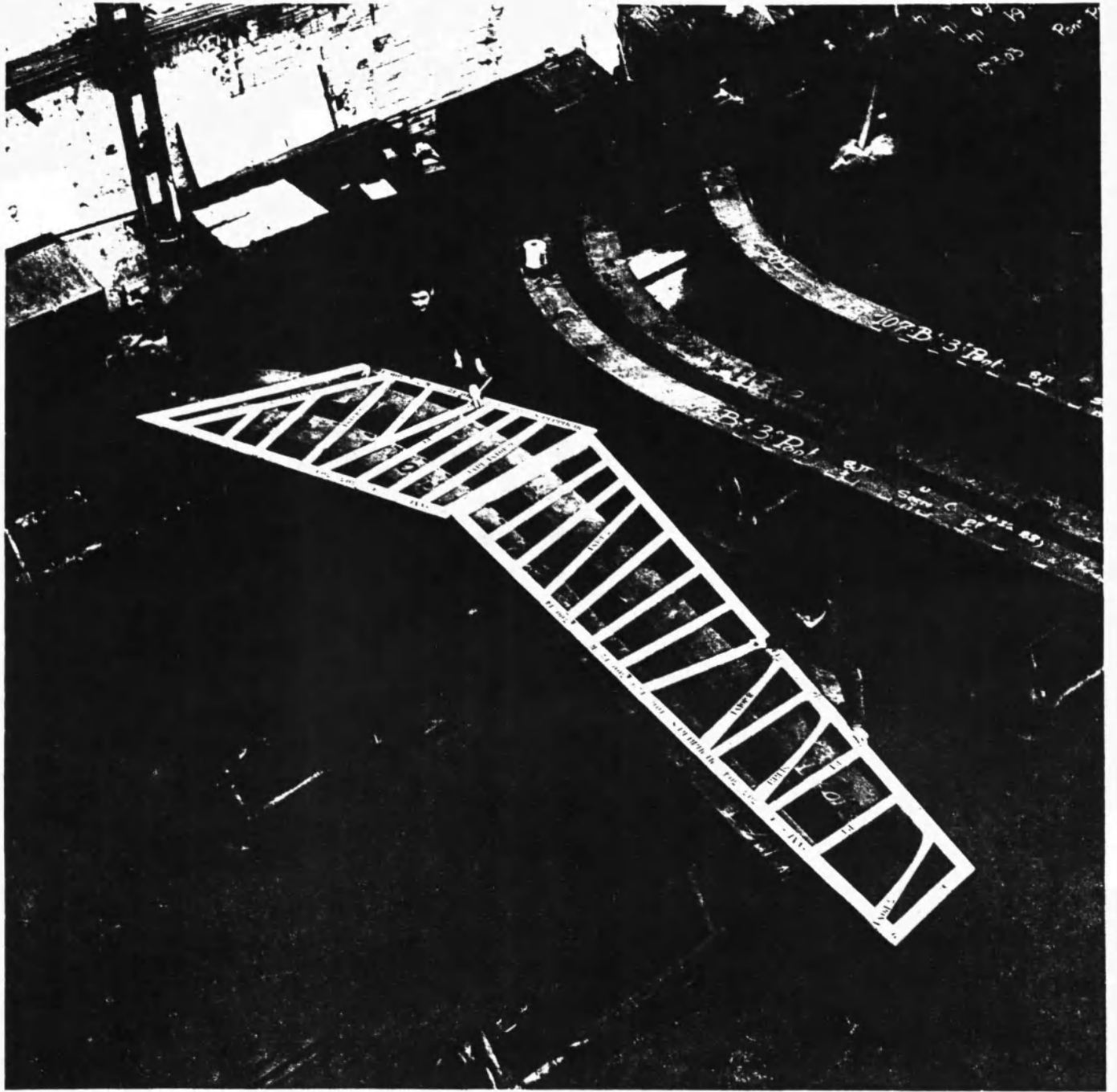
En tous cas, l'exemple des Chantiers montre bien en particulier à travers les reconversions que cette situation entre la règle et la négociation qui laissait une large part à ce dernier facteur, est très largement productrice de qualification.

La troisième dimension importante dans ce système nous paraît être le rapport à la localité. A Port de Bouc, même si l'on fait la part de l'idéalisation d'une situation passée par ceux qui en parlent aujourd'hui, il y a suffisamment d'éléments objectifs qui permettent de parler d'une symbiose très profonde entre la communauté urbaine et les chantiers. Ceux-ci au moins jusqu'à la seconde guerre mondiale assuraient les revenus de nombreuses familles, y compris dans des périodes difficiles pour elles. Ils en logeaient un grand nombre et surtout ils offraient presque systématiquement une embauche aux jeunes et une formation. Inversement,

les chantiers trouvaient dans cette population la solidarité qui en période creuse leur permettait de licencier et de réembaucher ultérieurement. Là encore, de nombreuses entreprises préfèrent faire appel au marché du travail et prendre un minimum de responsabilités en ce qui concerne la vie hors travail dans leur main d'oeuvre surtout dans le domaine de la formation qu'elles délèguent au système éducatif en général et aux autres entreprises. A Port de Bouc, la formation était partie intégrante de la production et si nous avons entendu dire que les ouvriers qui venaient des chantiers étaient très appréciés là où ils trouvaient de l'embauche, il ne nous a jamais été rapporté que la formation des apprentis ait été ressentie comme une contrainte sauf précisément au moment où l'on a voulu passer à une organisation formelle du travail.

C'est donc un autre trait caractéristique du chantier que cette forte localisation qui loin de paralyser les ouvriers et de les empêcher de se déplacer leur donnait au contraire une aptitude à reconstituer leur réseau là où ils se trouvaient. Or, la capacité à intervenir sur son réseau, à le transformer et au besoin à le créer est à nos yeux une des composantes essentielles de ce que nous avons appelé la qualification d'entrepreneur.





L'ESPACE ET LE SYNDICALISME

La plupart des études consacrées au syndicalisme se centrent principalement sur les organisations syndicales, les idéologies, les revendications, les formes d'action et les formes de négociation, mais tout se passe comme si le monde physique n'était qu'un décor ou un environnement. La prise en compte de l'espace physique et de son organisation permet, à notre avis, de lire autrement le syndicalisme, de lire autrement le mouvement ouvrier. Nous partirons ici de l'idée qu'il est à la fois lieu d'implantation, lieu d'existence et arsenal du mouvement ouvrier. La recherche menée à Port-de-Bouc, en relation avec une opération-animation de recueil de la mémoire ouvrière, permet de montrer en quoi une analyse à partir de l'espace permet d'enrichir l'analyse et de moduler le poids des éléments pris en compte habituellement.

Port-de-Bouc, à partir de 1899 se structure autour et en fonction d'un développement industriel qui, partant du chantier, voit s'implanter autour de la première guerre mondiale de grandes entreprises comme Kuhlman, Saint-Gobain, La Vieille Montagne, à côté d'unités plus petites comme le dépôt de pétrole ou d'activités comme celles des dockers. Structure urbaine et structure industrielle sont intimement mêlées. A partir du début des années soixante, la ville commence à se désindustrialiser, au profit de la zone industrielle de Fos qui se développe à partir de 1970. Dix ans plus tard la séparation structure urbaine-zone industrielle est effective et la ville de Port-de-Bouc, comme la plupart des villes bordant la zone de Fos doivent se restructurer comme communes résidentielles (1).

(1) La recherche sur Port-de-Bouc a conduit à la publication d'un numéro spécial de la Revue *Technologie, Idéologies, Pratiques* 1980, vol. 2, n° 3-4, d'un numéro de *Sociologie du Sud-Est* 1982, n° 31-32, et d'un rapport au Ministère de la Culture.

La croissance de la ville s'est faite sur la base de multiples immigrations, véritable tour de Babel, qui se sont fondues progressivement pour former l'identité sociale et culturelle de la commune sur la base de l'articulation des différentes entreprises et secteurs d'activités (1), tout en maintenant une structuration sociale sur la base des différentes immigrations.

Analyser le syndicalisme sous l'angle de l'espace permet à la fois de déceler les mutations du syndicalisme alors même que l'appartenance syndicale reste la même, et de comprendre l'autonomisation progressive des deux composantes du mouvement ouvrier, le syndicalisme et l'affiliation politique.

I.- LA DECOUVERTE DU SYNDICALISME

Avant même de rentrer dans la vie active, l'enfant d'ouvrier découvre le mouvement ouvrier dans l'espace urbain. En 1920, la grève est dominée par les cheminots, c'est-à-dire que le point de référence est la gare. La fin des années 20 et le début des années 30 sont dominés par la grève des dockers et d'une entreprise de pétrole. Pour la grève des dockers, l'embauche et l'activité sur les quais sont en relation directe avec le milieu urbain, sur le trajet des enfants, à proximité des écoles :

"Ça nous intéressait dans le sens qu'il y avait une action et on était curieux comme peut l'être un enfant ; et un jour aussi, j'ai vu devant le Magasin général, en bas, au canal, -nous sortions de l'école à 4h.1/2 avec L... et d'autres camarades et il y avait une grève de dockers et une bagarre-, les gardes mobiles qui chargeaient les dockers et j'ai vu CM.embarqué par les gardes mobiles et sa femme et d'autres dockers dans les fourgons cellulaires. Dans cette grève qu'il y avait eu, ça, on l'avait vu ; alors ça, ça nous avait choqué tout enfant que nous étions, ça nous a choqué et ça ne nous a pas plu"

"Un jour on était sur le cours, on voit un groupe de dockers de dos tout en bleu ... et on voyait ces épaules, les unes contre les autres. Je vois le même spectacle le soir ; ils

(1) Voir à ce sujet l'excellente analyse de J.C. GARNIER, dans le rapport au Ministère de la Culture "De la tour de Babel à "l'homme nouveau" ".

étaient devant le magasin général face à face pour ainsi dire. Une bataille monstre, il y avait eu ; j'écoutais ... Et le 1er mai, il y a eu une grande manifestation, ils passaient sous les fenêtres de l'école dans la rue Gambetta, la rue qui descend parallèle au canal et on entendait la manifestation qui passait sous les fenêtres de l'école, l'Internationale et cie. Moi ça me travaillait un peu puisqu'on étudiait l'histoire ..." (Entretien).

Avec la grève du pétrole où l'entreprise est un espace fermé considéré comme la propriété du patron, la grève ne peut avoir lieu qu'à l'extérieur :

"Ils étaient peut-être 150, 200-250 et un soir ils se sont mis en grève et je me souviens bien - Ça devait être vers les 7h.-8h. du soir - une grande manifestation des travailleurs de ce dépôt de la Phocéenne devant les portes et devant la maison du directeur qui habitait pas loin de chez moi ... Je me suis intéressé comme tous les jeunes de Port-de-Bouc de l'époque à ces problèmes sans pour autant pouvoir dire que ça nous intéressait" (Entretien).

"En 29, il y avait la grève du pétrole où les gens mangeaient des sardines. C'était la solidarité. C'étaient les pêcheurs qui portaient les sardines ... J'ai assisté à une soirée de théâtre de solidarité avec un violoniste, une chanteuse, des braves gens qui étaient venus donner un coup de main...". (Entretien).

Le respect du lieu de travail-propriété et la solidarité cantonne le mouvement ouvrier dans la ville et touche l'ensemble de la population.

L'espace est aussi le point de repère des enfants qui s'affrontent en fonction de la position de leurs parents dans la grève. Ainsi les deux portes du chantier qui clivent les rapports patrons et jaunes/ouvriers grévistes lors du loquoute (1) de 1949 :

"O.N. ..., N... m'a fait, m'a fait venir des images là, quand même, je vais parler un petit peu de moi ... j'étais, je suis un vieux de La Lèque ... eh, la porte en bois, savoir que ... on avait un territoire qui était effectivement La Lèque, on

(1) Orthographe correspondant à la prononciation ouvrière.

était petit, avec des petites jambes ... et pour nous ça s'arrêtait à la porte en bois ... la porte en fer, c'était la porte des riches ... et des cadres, et puis c'était, le Canal, où il y avait quand même non pas que la classe ouvrière, y avait les commerçants, etc. y avait l'église aussi, du curé où on allait jeter des pierres à la sortie de la messe ... enfin on était ... (rire) hé oui je choque peut être, mais cette guerre-là existait beaucoup plus que maintenant ... et, la porte en bois pour nous, c'était ... ce mot bois d'ailleurs, la porte, elle était faite que de bois enfin ... je veux dire par là que ... c'était ... la porte en fer, on se l'imaginait un peu comme la porte des, des châteaux, pourtant elle était pas très belle mais, avec des tas de ... de ... c'était forgé, etc. enfin on n'y allait pas quoi. Nos parents rentraient par la porte en bois et d'ailleurs moi j'ai eu, j'ai eu un gros problème, là aussi je parlais des identifications, du désir de ... de grandir. Quand, mon père ... a, est allé passer par la porte en fer à l'époque du loquoute, parce qu'il était plus tout à fait l'ouvrier, il était pas encore le cadre, ... enfin le contremaître, hé, pour moi, mes camarades de quartier, je pense à F., je pense à d'autres aussi, C..., la petite ... C, je sais plus quel âge elle doit avoir maintenant, m'avaient traité de fils de jaune ... parce que mon père rentrait en tant que chef ouvrier, ... pendant le loquoute. Mais je veux dire par là que c'était à l'époque où ... bon, moi ce désir de grandir là, moi, que j'essayais d'expliquer, dans la tête des enfants à l'heure actuelle, existe toujours, m'avait foutu un sacré coup quoi, je savais plus où j'en étais, j'étais perturbé dans mon ... bon et c'est ça, et c'est par hasard si je, si je travaillais très mal à l'école à cette époque-là, toute l'époque 48 bon ... C'est après lorsque j'ai dû digérer tout ça que je me suis remis à fonctionner à peu près bien à l'école, mais ça avait été ... ça a fonctionné comme ça ..."

(Intervention réunion collective).

Dernier aspect, les jeunes assistent avec leurs parents (ou seuls) aux réunions opposant les deux grands leaders syndicaux dans le cinéma du quartier.

II.- LE SYNDICALISME ET LE CHANTIER

Le souvenir de l'un des premiers conflits du chantier va nous renvoyer à nouveau à une localisation spatiale. C'est en 1931, la paye qui avait lieu le samedi n'avait pas été effectuée :

"Le mercredi on était toujours pas payé et je me rappelle, il y avait ..., il était dans la corporation des riveurs. Il avait pris la parole (il habite à La Lègue) et il nous avait harangués à la porte en bois, à 1h.1/2 en rentrant (...). Il nous avait dit d'aller à la forge. Et tout le monde s'est rendu à la forge et là, y a eu plusieurs gars qui ont parlé (...). Je sais que le soirs ils nous ont donné rendez-vous pour aller à la salle du Cyrnos et là, il devait venir des camarades responsables de la CGT pour nous parler. Et moi, je sais que j'y suis allé et j'écoutais. Mais, que je sache, y a pas eu de résultats, enfin d'organisation syndicale. Dans ma corporation y a pas eu de..., enfin moi je n'ai pas été quémanté pour savoir si je voulais être syndiqué ou non".
(Entretien chaudronnier).

Ce récit est typique de la relation entre espace et syndicalisme dans les années trente. On y retrouve la "porte en bois" déjà mentionnée, symbolique du caractère ouvrier combatif où se situe la première harangue qui s'appuie sur le mécontentement lié au retard dans la paye. Le rendez-vous à la forge est un crescendo ; c'est le lieu de passage du mécontentement à la revendication. Nous avons recensé deux localisations de forge dans le chantier, l'une près de la porte en bois, l'autre près des bâtiments de la direction. Dans le cas présent, il s'agit probablement de la seconde, ce qui rendrait le lieu encore plus symbolique (1). Mais dès qu'il s'agit de passer de la revendication à l'organisation syndicale, le lieu de réunion est extérieur. C'est la salle de spectacle située dans le quartier ouvrier où peuvent intervenir des représentants syndicaux issus des autres industries de la commune, souvent proches des ouvriers des chantiers par des liens familiaux, ou venus de Marseille.

Le problème spatial apparait encore dans ce récit sous un autre aspect. L'ouvrier qui harangue les autres à la porte en bois

(1) Le lieu de la forge renvoie aussi au premier syndicat, qui eut une vie éphémère au début du siècle, le "syndicat des forgerons et aides" qui se transforme en 1902 en "Union Internationale des ouvriers métallurgistes de Port-de-Bouc" avant de disparaître.

habite dans le quartier de La Lègue et appartient à la corporation des riveurs. Le quartier, en ce temps de non-syndicalisme joue un rôle central. C'est là où se développent les solidarités les plus fortes. C'est cette appartenance à un quartier typique de la population travaillant au chantier qui lui permet d'entraîner les ouvriers du mécontentement à la revendication et d'"intrôniser" les syndicalistes. L'appartenance à la corporation des riveurs est plus complexe. On a pu noter qu'à la suite du conflit, la corporation des chaudronniers n'est pas touchée par le syndicalisme. A l'inverse le syndicalisme se développera chez les riveurs et conduira à de nouveaux conflits (1), et au développement d'un syndicalisme de type anarcho-syndicaliste révolutionnaire. Le système des corporations renvoie à l'organisation de la production et au déploiement spatial du procès de production. La fabrication d'un navire comporte deux secteurs, la partie coque et la partie armement, nettement séparés géographiquement à Port-de-Bouc ; de plus entre la production de la coque et l'armement du navire se situe le baptême et le lancement du navire. Le long des lignes spatio-temporelles de ce procès de production les différentes corporations n'ont pas la même place. Si l'on retient par exemple les deux corporations du bois, les charpentiers et les menuisiers, la première a son activité dans le secteur où se construit la coque, la seconde au quai d'armement. A l'inverse des corporations comme les riveurs, les soudeurs, les tuyauteurs circulent dans les deux espaces. On voit apparaître par ailleurs une autre division qui se superpose à la première, les ouvriers du bord et ceux de l'atelier. Là encore selon les corporations, certaines n'interviennent qu'à l'atelier, d'autres uniquement à bord ; d'autres enfin circulent entre bord et atelier (2). L'analyse sur cette base spatiale remet en cause l'idée d'un syndicalisme fondé par les ouvriers les plus qualifiés. Nous l'avons déjà vu avec les riveurs considérés comme "le dernier des métiers" ; on pourrait faire la même remarque pour les soudeurs. Si l'on considère les ajusteurs, des trois

-
- (1) *Notamment en 1934. On trouvera une esquisse de chronologie dans : Phanette DE BONNAUT-CORNU, Eléments pour une histoire ouvrière de Port-de-Bouc, Cahiers de la mémoire n° 5, juin 1981, OCM Port-de-Bouc pp. 5-11.*
- (2) *Nous avons déjà rencontré cette division dans la réparation navale. Voir : CORNU (Roger), DUPLEX (Jean), PICON (Bernard) : Analyse contextuelle de la mobilité : I. Les Industries portuaires à Marseille, LEST, 1973, Xérox.*

catégories -ajusteur-atelier, ajusteur-machine, ajusteur-bord-, ce sont les ajusteurs-bord (qui circulent à travers le chantier) qui présentent le plus fort taux de combativité. Il faudrait encore noter l'importance de ceux qui étaient appelés "les frais généraux", ouvriers d'entretien et de manutention qui couvrent l'ensemble de l'espace du chantier. Ces corporations non seulement circulent dans l'ensemble du chantier mais travaillent avec les autres corporations (1). Ces formes de circulation et de coopération favorisent la formation des revendications et le fonctionnement de l'activité syndicale avec l'activité de travail, dans un même espace-temps (2). Espace de travail dominé par le bruit, il sera le meilleur refuge pour l'activité syndicale et politique et l'organisation des réseaux de résistance pendant la seconde guerre mondiale.

La répartition spatiale revêt encore un autre aspect : la séparation entre l'espace des salariés et l'espace de la direction. Là encore on peut saisir le syndicalisme dans le cadre même des conflits et des délégations revendicatives. Les bâtiments de la direction sont un îlot bien délimité dans le chantier. Au lendemain de la seconde guerre mondiale et peut être antérieurement, la pratique syndicale consistait à organiser le face-à-face avec la direction, c'est-à-dire la suppression des limites spatiales. Lorsqu'une corporation avait une ou des revendications à poser, c'est l'ensemble des membres de la corporation qui se rendait dans les locaux de la direction pour les présenter (en utilisant même des méthodes quelquefois violentes). Il est de ce point de vue utile de relire les règlements d'ateliers souvent considérés comme expression du pouvoir patronal alors qu'ils expriment souvent (c'est le cas pour le règlement de 1950 à Port-de-Bouc), au-delà des formules stéréotypées (présentes dans tous les règlements), les pratiques que la direction n'arrivent pas à contrecarrer (3).

-
- (1) On retrouve une situation similaire dans la réparation navale où, dans un tract, le syndicat réclamait des candidats issus des ateliers, l'essentiel des candidats étant ouvriers du bord.
- (2) A l'inverse les industries, type travail à la chaîne, séparent l'espace et le temps de travail de l'espace et du temps de l'activité syndicale.
- (3) Nous avons utilisé cette méthode de lecture pour la première fois dans : CORNU (Roger), *Les portefaix et la transformation du port de Marseille*, *Annales du Midi*, Toulouse, 86 (117), avril-juin 1974, pp. 181-201.

A Port-de-Bouc, à la suite du "loquoute" de 1949 et dans le cadre d'une réorganisation du chantier sur la base d'une "organisation scientifique du travail" découlant d'études de la CEGOS, la direction tente de réduire l'action syndicale et d'isoler l'espace de la direction par deux mécanismes : l'accès des bâtiments de la direction pour les revendications sera réservé aux seuls délégués des corporations (1) et les revendications devront être produites sous la forme écrite, l'écriture permettant de rompre le face-à-face et donc d'isoler les espaces. Ce passage de l'oral à l'écriture mériterait d'être analysé plus en profondeur dans tous les domaines de la vie sociale.

La défaite du mouvement ouvrier lors du conflit de 1949 (échec des revendications) et du patronat (échec dans la volonté de détruire le syndicat) conduit à une séparation de l'activité syndicale (sur la base de l'entreprise) et du mouvement politique (sur la base de la commune). Il restera toutefois que Port-de-Bouc dont la main-d'oeuvre est répartie entre plusieurs grosses entreprises restera une des trois communes où l'union locale syndicale est suffisamment puissante pour imposer une cotisation propre à son fonctionnement. Si l'on considère les trois communes du département (Aix-en-Provence, Arles et Port-de-Bouc) capables de faire vivre une union locale (alors même que la CGT met l'accent prioritairement sur les sections d'entreprises), il faut constater que Port-de-Bouc est la seule à être structurée sur la base des grandes entreprises. Cette puissance de l'Union locale, c'est-à-dire de l'organisation communale repose, à mon avis, sur deux données. D'une part l'activité navale est la plupart du temps doublée d'une activité terrestre (construction d'usines ou d'éléments d'usine) et entraîne dans son sillage un ensemble d'entreprises sous-traitantes. Activité à forte fluctuation, elle renvoie aussi périodiquement une partie de sa main-d'oeuvre vers les grands chantiers en attendant d'avoir un volume de travail suffisant. Ayant recruté parmi les bâtisseurs du chantier, de la voie ferrée, du canal ou des usines, elle ne fournit une activité de constructeurs de navires que de façon

(1) *Il faut se rappeler qu'en 1936, c'est le CNPF qui a proposé le système des délégués d'ateliers pour éviter de se retrouver face à des délégués syndicaux et un syndicalisme reconnu officiellement.*

épisodique à une large fraction de sa main-d'oeuvre. D'autre part le chantier est centre d'apprentissage pour la majorité des familles de Port-de-Bouc et des environs et assure par là même l'unité entre les différentes industries et les différentes immigrations. L'unité communale domine alors l'unité industrielle, quelque soit la taille des entreprises.

Après 1970, avec la fermeture du chantier tant pour sa partie armement (1966) que pour sa partie coque (1969) et l'ouverture de la zone industrielle de Fos, la séparation entre l'activité de travail et la zone résidentielle sera définitivement consommée. De la ville, on ne verra plus (et l'on n'entendra plus, ce qui est encore plus important) l'usine. De l'usine on ne verra plus la ville. Les espaces sont définitivement séparés et conduisent à un nouveau rapport vie politique/vie syndicale que nous retrouverons plus loin. Sur cette séparation des espaces vient s'imposer une autre structuration du travail (travail posté) qui renvoie à la séparation déjà notée entre espace-temps travail et espace-temps syndicalisme. Enfin la transformation du travail réduit sa répercussion sur la vie familiale, notamment dans les récits du père. L'exemple cité par les ouvriers eux-mêmes mérite réflexion : la construction d'un navire prend plusieurs mois et se manifeste physiquement dans la commune, aboutit à une cérémonie collective, le lancement, point culminant de l'activité ; la progression de la construction du navire est racontée par le père et fait partie de la vie familiale, d'autant plus que l'ensemble de la famille sera présent au moment du lancement. Dans le cadre d'une entreprise comme Ugine-Aciers, la production d'une barre de fer demande quelques minutes : entreprise hors de la ville, la famille n'a aucune idée de la forme de l'entreprise, ni de son bruit ; un des ouvriers notait que lorsqu'il avait raconté une fois ou deux la production de la barre d'acier, il n'avait plus rien à raconter. Séparation travail/habitat et transformation de la nature du travail contribuent à isoler la famille de la production. Pour le syndicalisme le phénomène est le même. Séparé spatialement et temporellement du travail, il a tendance à être raconté de façon séparée. Dans le cadre de la séparation entre le travail et la résidence, il disparaît physiquement de l'espace familial et urbain et ne peut plus apparaître que sous sa forme abstraite.

Dans cette transformation profonde, il faut ajouter un élément que nous enregistrons sans pour autant pouvoir en donner les explications profondes : si l'Union locale de la zone de Fos regroupe les grandes entre-

prises, les unions locales des communes périphériques, comme celles de Port-de-Bouc se retrouvent représentantes des entreprises sous-traitantes, comme si elles étaient plus à même de traduire les mauvaises conditions d'emploi faites aux salariés de ces entreprises et dans la mesure où beaucoup d'anciens travailleurs des chantiers (ou leurs enfants) se retrouvent principalement dans les entreprises sous-traitantes ou d'intérim.

III .- L'ESPACE DE L'ACTION ET DE LA SOLIDARITE

La liaison entre structure urbaine et lieu de production et l'activité syndicale hors l'entreprise fait de toute manifestation syndicale une manifestation urbaine, que ce soit les réunions dans les cinémas auxquelles les femmes et les enfants participent ou les manifestations et cortèges de rue. En outre les femmes des ouvriers sont immédiatement "mobilisées" par toute grève qui se produit dans le chantier. Ainsi, lors de la grève de novembre 1938, les femmes font une "conduite de Grenoble" (1) aux "jaunes", c'est-à-dire les accompagnent sous les huées, voire même en les malmenant quelque peu. Lors du "loquoute" de 1949, c'est le directeur du chantier qui subira ce sort, de chez lui au chantier et du chantier à chez lui. La présence des femmes dans la grève est largement liée à cette insertion du lieu de production dans la ville. En 1966, lors de la fermeture des CAP, elles franchiront les barrières du chantier pour envahir le bureau du directeur.

Du fait de cette insertion urbaine la grève pénètre aussi dans les boutiques et assure la solidarité des commerçants avec les salariés, voire même le refus de servir les femmes des membres de la direction ou des non-grévistes. Avec la création des zones industrielles séparées des communes, les manifestations quotidiennes de la grève hors de l'entreprise ne peuvent plus toucher que les salariés des autres entreprises situées sur le même site, et de façon limitée. L'ensemble de la population reste hors de la grève et les femmes des ouvriers ne peuvent plus y participer. Ce phénomène fut nettement ressenti à Port-de-Bouc comme une forme d'exclusion. La mutation des rapports de l'établissement industriel à l'espace environnant implique de nouvelles formes du mouvement ouvrier. Les opérations villes mortes apparaissent surtout dans les régions où industrie et milieu urbain sont intimement reliés.

(1) Terme issu du compagnonnage.

Suivre les manifestations et les déplacements des grévistes, c'est aussi une façon de lire la structuration des espaces. Marcher sur Martigues, lors des principaux conflits, c'est à la fois se rendre en un lieu où réside une partie des ouvriers du chantier et une partie des ouvriers travaillant dans la zone industrielle de l'Etang de Berre : Martigues est alors symbole de la rencontre entre deux espaces industriels. La manifestation des ouvriers de Port-de-Bouc à Marseille est encore plus complexe. En effet une partie de l'entreprise (mécanique et réparation navale) et la direction générale y sont implantées. C'est de plus la préfecture représentation du pouvoir politique et les Unions départementales des syndicats ordonatrices de la solidarité. Dans ce type de manifestation, les salariés et les syndicats de Marseille ont une activité constante de réception des manifestations de solidarité. A l'échelon national un ensemble de villes détiennent ces caractéristiques qui donnent un aspect particulier à l'activité syndicale. Ceci est encore plus vrai de Paris, lieu du pouvoir central. Sans qu'il y ait pour autant déplacement, les grévistes utilisent une autre technique pour atteindre le niveau national, le blocage du train de Paris qui, par son retard, informe de l'action et peut atteindre la capitale couvert d'affiches ou d'inscriptions revendicatives.

L'espace apparaît aussi sur la base du secteur industriel. La plupart des conflits font entrer en jeu les relations entre les différents chantiers de la construction navale, soit sur la base de la méditerranée, (La Ciotat, La Seyne, Port-de-Bouc) soit étendues aux chantiers de l'Atlantique (Bordeaux, Nantes, Saint-Nazaire, Le Havre, Dunkerque). La constitution de cet espace est favorisée par les relations entre les chantiers, financières ou techniques (un bateau conçu dans un chantier peut être construit dans un autre ; les chantiers peuvent être sous-traitants les uns des autres pour la construction de certains éléments du navire), par la circulation des ouvriers entre les chantiers. A l'inverse la constitution de cet espace est freinée ou remise en cause par les spécificités de chacun des chantiers, la concurrence entre eux et surtout l'insertion du chantier dans un espace local fortement structuré pouvant conduire à un "esprit de clocher".

Jouent encore dans la structuration de cet espace les foyers de recrutement de la main-d'oeuvre, les réseaux d'immigration et les rapports de parenté qui donnent des caractéristiques spécifiques à l'espace

utilisé par chacun des chantiers. Notons enfin le recours à des utilisations de l'espace empruntées à d'autres activités sociales. La plus typique enregistrée à Port-de-Bouc est le recours, lors du loquoute de 1949, au tour de France cycliste. Les jeunes ouvriers circulent à bicyclette, sur le modèle du Tour, pour renforcer la solidarité et collecter de l'argent.

C'est donc tout un ensemble de proximités, géographiques, industrielles, syndicales, sociales, et de formes de circulation dans l'espace qui sont mises à contribution et qui assurent à la fois la spécificité de l'action et sa diffusion ou sa popularisation.

C O N C L U S I O N .

Lire l'espace du syndicalisme, c'est le saisir comme forme de conditionnement, arsenal de l'activité syndicale et des luttes et produit de l'action revendicative. Sur cette base, on peut mieux saisir les conséquences des transformations de l'organisation de l'espace sur l'activité syndicale tant au niveau des formes de lutte, des solidarités possibles et de l'adaptation des structures syndicales. Il est possible aussi de mieux lire les protestations qui se font jour à travers la mémoire ouvrière et qui expriment souvent la rupture entre deux types de syndicalisme qui peuvent éventuellement prendre la forme de conflit entre génération dans la mesure où la continuité syndicale est assurée par la même organisation.

UNANIMES, LES MÉTALLOS DE PORT-DE-BOUC ONT DÉBRAYÉ HIER A 100 POUR 100 pour la sauvegarde de l'emploi



La tribune pendant le compte rendu de Domenech (en haut). Les ouvriers des agglomérés arrivent en cortège devant le chantier principal (cliché du bas).



DE LA TOUR DE BABEL A "L'HOMME NOUVEAU"INTRODUCTION

Le problème que nous nous étions posé au départ de cette recherche était à la fois

- celui des modalités de constitution d'une communauté sociale locale fortement typée à partir d'une série de vagues migratoires éclatées,
- et du mode de transmission aux générations actuelles de l'identité sociale ainsi créé.

Cette double question nous semblait particulièrement importante dans la mesure où nous avions sous les yeux, dans la même zone géographique, différents exemples de situations sociales qui, à partir de données de départ apparemment identiques, n'aboutissaient pas du tout aux mêmes résultats tout en présentant paradoxalement de forts parallélismes¹.

Poser ce type de question nous a amenés, tout d'abord, à nous interroger sur la vision sociale classique de ce problème qui envisage l'intégration sociale des immigrants en termes "d'assimilation".

I. DE L'ASSIMILATION A L'INTEGRATION : QUELQUES REFLEXIONS GENERALES

Cette assimilation est en effet censée s'opérer par effacement des particularismes et adoption progressive des pratiques unifiantes empruntées à la société d'accueil, avec

1 Cf. Liens de parenté, liens de classe et liens de territoire dans l'histoire d'une communauté ouvrière en formation. Questions exploratoires pour une recherche comparative sur Salins-de-Giraud et Port-de-Bouc, par J.-C. Garnier, Sociologie du Sud-Est, n° 31-32, janvier-juin 1982.

pour résultat final une dilution dans cette société d'accueil. Or, une telle notion "naïve" communément répandue se heurtait dans les deux terrains de recherche que nous étions amenés à comparer à la contradiction flagrante des faits : bien que le Salins de Giraud des années 80 diffère profondément du Port de Bouc de la même époque, on retrouve dans les deux cas

- un maintien très fort des particularismes ethniques, sociaux et culturels liés aux caractéristiques des populations immigrées d'origines diverses,
 - une très forte revendication d'identité sociale originale à l'intérieur de la société française locale et régionale.
- Il nous a donc fallu effectuer une analyse critique de ce "modèle social spontané" et tenter de produire quelques éléments d'une théorie qui permettait de rendre compte des faits autrement que par le tour de passe-passe habituel en pareil cas de "résidu aberrant" ou de "l'exception qui confirme la règle".

A. L'assimilation des immigrés ou... "le blanchiment impossible des nègres"

Cette vision "naïve" de la fusion des immigrés dans la société réceptrice repose donc sur une conception de l'intégration en termes "d'assimilation" basée sur la dialectique effacement/acquisition de l'identité sociale.

Autrement dit, on remplace une culture par une autre (c'est le "coup de gomme" suivi du "bain de teinture") dans un processus certes progressif (avec des rythmes d'assimilation plus ou moins grands selon les individus, les groupes, les situations ; avec des inégalités dans les processus et les secteurs de la vie sociale un peu dans le style de la "résistance au changement" chère à certains ruralistes) mais néanmoins inéluctable.

La mémoire de la culture antérieure s'effacerait par oubli progressif au fur et à mesure de l'avancement du temps et des générations : déduction opérée à partir de faits

réels observables comme, par exemple, à Port de Bouc, la perte progressive de la pratique religieuse orthodoxe au fil des générations, celle de la langue grecque également, etc. Petit à petit un "visage" s'effacerait et se remodelerait autrement progressivement.

Cette vision sociale du problème repose en fait fondamentalement sur un modèle idéologique alternatif étranger/ autochtone

- . ou l'un (l'étranger immigré) est paré des vertus négatives,
 - de l'altérité/étrangeté de l'inconnu
 - du dénuement
 - de l'insécurité
 - de l'instabilité, etc.
- . et où l'autre (l'autochtone) est paré des vertus positives,
 - du reconnaissable car porteur d'identité connue,
 - du détenant
 - de la sécurité
 - de la stabilité, etc.

Toute la question de l'assimilation réside alors dans une problématique du passage du modèle négatif au modèle positif.

Cette vision dominante, qui est bien évidemment destinée à valoriser les caractéristiques socio-culturelles des autochtones et à assurer leur domination sociale, puise sa force dans les faits concrets de la domination sociale réelle des uns sur les autres, mais elle s'appuie aussi sur le fait qu'elle n'est pas le propre de ceux qui sont en position de supériorité et qui imposent leurs modèles aux autres. Comme toute idéologie dominante, elle s'impose aux dominés qui en sont eux aussi porteurs et parfois même d'autant plus exacerbés que cette idéologie se présente effectivement comme une réponse positive à leurs propres manques. C'est comme cela que certains immigrés peuvent être amenés à revendiquer d'autant plus vite et d'autant plus fort la culture et la nationalité d'accueil qu'ils y voient un moyen d'acquérir la sécurité qui leur fait défaut. C'est comme cela également que, malheureusement, l'on trouve parmi les racistes les plus actifs des membres des minorités sociales opprimées

qui comptent ainsi se protéger en adhérant à l'idéologie et à la pratique dominante et en reproduisant vis à vis de leurs compatriotes d'infortune la violence discriminatoire. Car en fait, cette problématique du passage progressif par perte/acquisition est corrélative de la version négative du problème : à savoir le non-passage, autrement dit le maintien des éléments anciens sans obtention ni remplacement par des nouveaux, ce qui se traduit alors par la création de la ségrégation sociale qui débouche sur les ghettos. Les cas de ce genre sont nombreux et bien connus : cas anciens comme ceux des gitans ou des réfugiés espagnols de 1936, ou cas actuels comme ceux des immigrés des Minguettes à Venissieux ou de la ZUP Nord de Marseille, etc. qui sont illustratifs de ce non-passage, de ce rejet dans la ségrégation dont nous verrons - a contrario - plus loin les raisons et les mécanismes.

Cette théorie du passage et de son inopérabilité éventuelle se manifeste encore dans les discours sur les "difficultés de l'acculturation" qui orientent en particulier les pédagogies pour enfants d'immigrés avec leur débouché sur le parage dans les classes "spéciales" en cas "d'échec scolaire".

B. L'intégration comme production "d'hommes nouveaux"

Cette vision des choses nous apparaît donc comme "entachée d'idéologie" car liée - et servant de justification - à une certaine forme de rapport social de domination (ce qui en fait la base naturelle de toutes les théories racistes et impérialistes). Mais elle nous semble beaucoup plus profondément non fondée et fautive car méconnaissant - par son linéarisme et son mécanisme - les véritables processus de transformation des individus et des groupes.

En premier lieu, dans une telle perspective, la culture et la société d'adoption sont présentées comme des "tout" complets, supérieurs, qui s'imposent progressivement aux individus qui petit à petit en sont imprégnés, sinon volon-

tairement, tout au moins par la force des choses et l'usure du temps.

Cette vision de la culture est essentiellement celle d'un "univers mental de représentations sociales" ; comme telle, elle méconnaît un aspect fondamental de tout acte humain celui des pratiques concrètes qui sont tout autant facteur de culture au sens de participation consciente à la vie sociale.

La vie se bâtit, en effet, à partir d'une sédimentation d'images et de pratiques quotidiennes. Ces pratiques concrètes peuvent donc être productrices tout à la fois l'intégration et de non intégration à la société d'accueil et ceci dans un processus multiforme qui n'a rien à voir avec une "décalcomanie mentale" même progressivement réalisée.

D'autre part, cette vision de la culture méconnaît un second aspect (lié à ce premier dont nous venons de parler) : il s'agit non pas d'un univers mort, figé une bonne fois pour toutes, où les hommes n'ont qu'un rôle passif, mais au contraire un ensemble vivant en constante transformation dans lequel les hommes ont un rôle actif de création, de transformation.

Un immigré, tout en devant autre, reste lui-même, mais contribue ainsi à créer du nouveau. Le brassage des hommes est une donnée contemporaine, il ne nie pas le fait culturel national, il le complique et l'enrichit. Car c'est bien en effet ce qui se produit : plutôt que du "passage", il s'agit d'une "transformation par création nouvelle". C'est à partir d'une "mixture" constituée de la transformation mutuelle des éléments anciens et nouveaux que l'on assiste à la naissance d'une nouvelle pratique sociale originale. On doit donc parler, à notre avis, d'intégration dans la société d'accueil (au sens d'imbrication dans) par production de composants nouveaux, modification et enrichissement de la culture de cette société et non pas d'assimilation par dilution dans cette culture restée inchangée. Lorsque le processus s'opère non seulement au niveau des individus mais de communautés sociales importantes, on peut as-

sister à la production d'un nouveau modèle social original qui, comme tout modèle social dominant, n'est pas forcément mis en oeuvre par tout le monde au même niveau ni de la même manière (certains peuvent se l'approprier et l'activer plus complètement et devenir ainsi des symboles de ce nouveau modèle) mais qui fonctionne pour tous au moins comme référence identitaire commune.

Ainsi, si l'on prend comme exemple toutes les nations et Etats constitués récemment à partir de processus de colonisation d'un territoire par des populations immigrées très diverses, comme c'est le cas aux U.S.A. (mais on pourrait également s'intéresser à Israël, etc.), on constate bien la production de processus d'intégration sociaux et de modèles sociaux dominants profondément originaux historiquement. Dans le cas des Etats-Unis, le "self made man", les caractères de permissivité et fluidité attribués à la société américaine, le comportement du touriste américain à l'étranger, etc. font bien partie de cet univers culturel (encore une fois à la fois représentations et pratiques) typiquement américain. Cette production originale, dont on pourrait (et dont on a) analyser les racines historiques, économiques culturelles et ethniques, et montrer qu'elles s'appuient et se sont nourries des caractéristiques des différentes migrations constitutives des USA n'en constitue pas moins un dépassement de celles-ci dans une forme sociale nouvelle, une identité différente de toutes celles qui ont contribué à la fonder (mais qui ont été profondément "malaxées" dans le moule de la nouvelle situation historique) et qui a fait de ces immigrés aussi différents sur tous les plans que les Irlandais, Polonais, Italiens, Allemands, etc. un peuple nouveau : le peuple américain.

Ainsi, lorsque l'on cherche à expliquer les fondements des processus d'intégration sociaux et leurs modalités, l'intérêt n'est pas dans la recherche des "survivances" d'un passé révolu (comme on fait un inventaire comptable de ce qui a été vendu, de ce qui reste en caisse ou de ce qui a été acheté ou acquis), mais il est dans la recherche des situations sociales nouvelles et de leur mode de fonctionne-

ment . Car ces situations nouvelles qui ont été créées par les hommes ont en même temps créé un "homme nouveau". Elles portent à la fois la marque de l'ancien et du nouveau transcendés tous les deux dans un mélange original, fruit des situations concrètes et des pratiques spécifiques.

Et c'est bien là l'explication de la "diversité des modes d'intégration" à partir de situations de départ proches voire identiques telles qu'on a pu les décrire et les envisager entre Port de Bouc et Salins de Giraud.

Quoi de plus opposé, pourrait-on dire, en caricaturant outrancièrement, que l'idéal-type de l'ancien immigré devenu Port-de-Boucain dont l'itinéraire professionnel n'est qu'une suite quasi-ininterrompue de "chantiers" toujours nouveaux et toujours éphémères, et celui au contraire de l'ancien immigré devenu Salinier dont l'histoire familiale sur plusieurs générations est marquée par la permanence du même emploi, dans la même usine et dans le même logement¹. C'est donc dans les situations concrètes et les pratiques locales spécifiques qu'il faut rechercher ce creuset, cette fusion-dépassement dans des comportements nouveaux originaux, plutôt que de faire la comptabilité des éléments "anciens" encore présents ou des éléments "nouveaux" assimilés.

C. Quelques conditions sociales nécessaires à l'intégration

Le processus de fabrication de l'intégration sociale des populations immigrées dans une communauté sociale donnée et les caractéristiques que peuvent présenter cette nouvelle communauté sociale ainsi produite sont, bien sûr, à la fois limités et généraux :

- limités dans la mesure où ils portent la marque des conditions de production chaque fois spécifiques,

¹ Au passage, il faut souligner que la problématique de l'intégration par stabilisation du nomade est, elle, aussi, fautive et historiquement datée. Nous ne sommes plus au temps de la transformation des hordes de Gengis Khan en paisibles paysans sédentaires.

- mais généraux dans la mesure où les processus fondamentaux qui sont à l'oeuvre dans les différents cas de figure ont sans doute en commun des "règles sociales fondamentales".

Quoi de plus opposé, certes, que les "produits sociaux actuels" de ces deux processus historiques passés de Salins de Giraud et Port de Bouc, mais, au fond, ne peut-on pas dire aussi : quoi de plus semblable dans les processus de production, dans les "règles" sociales fondamentales qui ont joué dans ces deux cas comme dans bien d'autres¹.

Si des "lois fondamentales" régissent ces phénomènes malgré la diversité, voire l'opposition, des cas concrets observables, quelles peuvent-elles bien être et comment peuvent-elles rendre compte à la fois du parallélisme et des différences profondes entre les cas concrets observés ?

En réponse à cette question, nous formulerons ici trois "conditions" à notre avis indispensables et mutuellement nécessaires pour que s'opère cette intégration sociale par production d'un "homme nouveau", aussi diverses soient ses caractéristiques.

Ces conditions, que nous extrayons théoriquement de notre expérience de recherche sur Port de Bouc - et dont nous montrerons par la suite comment elles ont fonctionné dans cette localité - s'appuient également sur la connaissance que nous avons d'autres terrains d'étude, en particulier Salins de Giraud², mais aussi le quartier du Panier à Marseille³.

Elles nous semblent suffisamment valides pour être extrapolables à d'autres contextes mais elles n'en constituent pas pour autant - en l'état actuel des choses et en ce qui nous concerne - un modèle théorique global fini.

1 Comme nous l'avons dit dans l'article mentionné plus haut (cf. note p. 1)

2 Organisation sociale du travail salinier et culture ouvrière : Salins de Giraud, recherche en cours financée par le Ministère de la Culture.

3 Protection ou réhabilitation, crises de croissance : Le Parc Naturel de Camargue, le quartier du Panier à Marseille, par B. Picon, Cahiers de l'OCS, volume IX, Ed. du CNRS, 1982.

Il s'agit donc plutôt, de notre part, d'une première formulation théorique qui nous semble suffisamment fondée pour servir de grille de lecture explicative à des réalités sociales diverses¹. Leur validité tient également au fait qu'a contrario des situations de non-intégration connues nous semblent caractérisées par l'inexistence de ces conditions (cf. les exemples de cas de ghettos anciens ou nouveaux cités plus haut).

Les trois conditions à réaliser pour que s'opère cette intégration dans le sens de la création d'une identité sociale nouvelle et originale sont les suivantes :

En premier lieu, nous dirons qu'il est nécessaire qu'existent :

- un rapport de forces équilibré,
- une règle sociale "permissive",
- un espace social d'expansion "ouvert".

Cela signifie qu'au départ le rapport entre les différentes populations présentes (qu'elles soient immigrées ou autochtones) doit être suffisamment équilibré pour qu'il n'y ait pas domination et tutelle totale de l'une ou l'autre. Cela veut dire que les nouveaux arrivants ne sont pas placés d'emblée dans un rapport de domination écrasant qui les amènent spontanément à adopter un comportement défensif de groupe dominé, marginalisé dont l'identité propre n'est pas reconnue et pour qui le seul choix proposé est entre "l'assimilation" ou le rejet dans la ségrégation. Cela nécessite la reconnaissance sociale de la pluralité des identités mais également leur possibilité d'existence concrète dans un espace géographique et social suffisamment ouvert pour qu'elles puissent s'y exprimer et s'y développer.

Ces conditions de base, d'infrastructure matérielle, sociale et psychologique pourrait-on dire, doivent pouvoir en second lieu, permettre l'existence de règles d'or-

1 Grille que nous comptons tester dans d'autres recherches en préparations sur la zone (en particulier dans le cas de la réparation navale à Marseille et dans la pétrochimie du pourtour de l'étang de Berre).

ganisation et de structuration sociale rendant possible à la fois :

- un maintien des spécificités, des particularismes, des originalités, des identités particulières,
- une circulation, un brassage, un échange entre les différentes populations, que ce soit à travers l'espace géographique, les relations sociales, les différents aspects de la vie sociale résidentielle ou professionnelle.

Enfin et surtout, en troisième lieu, il doit y avoir à la fois

- présence d'un objet social support possible à la création d'une nouvelle identité ayant des caractéristiques fusionnelles, se nourrissant mais dépassant les particularismes,
- existence de structures sociales porteuses de cette création d'identité fusionnelle trans-catégorielle, structures adaptées à cette vision/acte de création d'un "homme nouveau" à la fois en tant qu'idéologie commune et organisation collective de cette identité sociale nouvelle.

Nous avons bien dit plus haut et nous soulignons à nouveau ici que ces conditions se supportent mutuellement dans le sens où la "condition 2" est rendue possible par la "condition 1" et la "condition 3" par les deux précédentes. Mais elles se nourrissent et se renforcent mutuellement dans la mesure où l'existence d'un support social à cette création d'identité nouvelle (condition 3) est également le lieu et la condition de réalisation à la fois du maintien des particularismes et du brassage (condition 2) et du développement des communautés dans un "espace social ouvert" (condition 1), ce qui souligne le caractère déterminant de cette "condition 3" à la fois résultante mais condition nécessaire et indispensable à l'aboutissement du processus et à cette création d'un "homme nouveau", forme particulière à la localité de l'intégration de différentes communautés dans une identité sociale nouvelle originale. Et nous verrons que cette condition est à rechercher avant tout dans la production par l'homme de ses conditions matérielles d'existence, c'est-à-dire l'activité productive (et les formes

de vie sociale qui lui sont liées), dans ce qu'elle a non pas seulement de production de moyens de subsistance, mais essentiellement de structuration de "l'homme social".

Comment donc de telles "conditions" ont pu se réaliser à Port de Bouc et comment une telle grille d'analyse nous permet de "lire" l'histoire de cette ville de manière suffisamment explicative pour rendre compte de son originalité telle que l'on peut la décrire sur différents plans professionnel, syndical ou politique (cf. les autres textes contenus dans ce rapport) à partir de cette problématique d'intégration des immigrations dans une identité sociale nouvelle ; telle est la question à laquelle il nous faut répondre maintenant.

II. DE LA GARRIGUE EN BORD DE MER A LA "CITADELLE ROUGE" : CONSTITUTION DE PORT DE BOUC

"L. Je crois que je ne peux pas trahir quelque chose en disant que tu as un père qui est musulman, tu as une mère qui est, je crois, italienne, tu es mariée à un espagnol et tu es Port-de-Boucaine..."

T. - Oui, je suis née à Port-de-Bouc en 1945. Disons que j'ai côtoyé toutes les races, ça fait que, ma foi, je ne me sens pas du tout étrangère et puis moi, il me semble qu'il n'y a pas d'étranger à Port-de-Bouc. Quand on y est né, quand on est attaché à quelque chose, enfin à tout ce qui fait la ville, on est Port-de-Boucain avant tout et français et puis le reste, après".

Cette citation, extraite des émissions de France-Culture consacrées à Port de Bouc les 2-3 et 4 juin 1983 a, à notre avis, le mérite de camper ce qui constitue un des phénomènes essentiels de la réalité contemporaine de cette ville : l'existence d'une identité sociale collective d'une force comparable au phénomène de nationalité, comme l'indique cette autre citation tirée des mêmes sources :

"On est d'abord Port de Boucain et après on est Français".

Et si l'on voulait compléter le tableau en brossant de manière humoristique à grands traits caricaturaux, quelques facettes de cette identité (mise en valeur notamment dans les différentes productions de "l'opération mémoire" animée par l'Office Culturel Municipal de Port de Bouc), on pourrait imaginer le dialogue suivant entre un douanier et un Port de Boucain passant une frontière :

"Le douanier - Quelle est votre nationalité ?
 Le Port de Boucain - Port de Boucain !
 Le douanier - Profession ?
 Le Port de Boucain - Bâtitseur !
 Le douanier - Votre famille ?
 Le Port de Boucain - La classe ouvrière !
 Le douanier - Vous avez comme culture... ?
 Le Port de Boucain - La Méditerranée !
 Le douanier - Qu'avez-vous à déclarer ?
 Le Port de Boucain - Rien dans les mains, rien dans les poches, mais "un coeur gros comme ça" !

A. "Espace ouvert"

Mais comment en est-on arrivé là alors qu'un siècle et demi plus tôt la zone actuellement occupée par la ville était déserte... ou presque, comme le décrivait Alexandre Dumas en 1834 dans ses récits de voyage dans le Midi de la France¹ :

"Je regardai tout autour de moi : il n'y avait que les deux maisons fermées, et aussi loin que la vue pouvait s'étendre, pas le plus petit monticule derrière lequel pût se cacher non pas une ville, mais un plan en relief".

En fait, il s'agit d'un terroir de garrigue provençale classique ou, en dehors des étangs,

"la culture des céréales, de la vigne,² de l'olivier et l'élevage occupent une place de choix"².

On y recense 65 maisons habitables et, en 1820, 22 habitants à la Lègue, 25 à Bouc port et forteresse³.

1 Cité par Charles Crétinon dans son livre sur Port de Bouc, 1981.

2 in Crétinon, op. cit., p. 76.

3 Ibid., p. 79.

On en est arrivé là parce que ce "désert" va très vite prendre une signification sociale nouvelle, comme l'indique Paul Fructus dans son texte poétique précisément dénommé Désert éclaté¹.

"Je parle d'un désert de début de siècle, d'un désert peuplé de quatre planches où viennent s'accrocher des marins en goquette, des ouvriers à la dérive, des femmes battues, des existences bâtardes. D'un désert provençal des tendres années 1900, d'un désert où l'on peut mourir de thyphoïde ou de choléra... Et c'est pour ce désert-là que Luigi abandonnera sa Calabre ; avec le même espoir, Tonio laissera femme et enfants à Barcelone. C'est pour ce désert rebaptisé terre d'accueil qu'ils viendront du pays Sarde et du Portugal, des Iles grecques ou maltaises, de La Seyne ou d'Alger. Parce que ce désert-là s'appelle travail !"²

Et, de fait, Port de Bouc va passer de bourgade portuaire à bourg de 700 personnes en 1835, puis 1200 en 1847 ; puis, comme commune autonome en 1866, il comprendra 1379 habitants. Au début du XXe siècle, les résidents seront 2602 (en 1906) 3 388 en 1911, 4345 en 1926, 6180 en 1936, 8640 en 1954, 10125 en 1960, 14 050 en 1968 et 21 280 en 1975. Et cette croissance progressive va s'opérer par afflux de populations immigrées d'origines diverses drainées sur place par la mise en chantier des infrastructures de communication (canaux, routes, voie ferrée, installations portuaires), caractéristiques en particulier de la seconde moitié du XIXe siècle et par la mise en route d'activités industrielles typiques également de l'époque (à savoir activités extractives ou de première transformation de matériaux de base telles que carrières, fabriques de chaux et tuiles, fonderies de plomb, fabrique de charbon aggloméré, sècherie de morue, premiers éléments de pétrochimie avec la première raffinerie de pétrole de la région³.

1 Désert éclaté, texte de Paul Fructus en co-production avec l'Office culturel municipal de Port-de-Bouc et le F.I.C., 1981, p. 6.

2 souligné par nous, JCG.

3 Nous renvoyons pour plus de précisions sur ce sujet à la note historique de P. Bouffartigue : Port de Bouc : Quelques points de repères historiques, contenue dans le rapport de recherche final sur Port de Bouc.

Une ville ouvrière se constitue donc par arrivées successives et plus ou moins importantes selon les époques de populations immigrées essentiellement non qualifiées. Selon un processus maintenant bien connu et déjà abondamment décrit sur d'autres lieux de recherches¹, cette main-d'oeuvre flottante non spécialisée, drainée par un chantier temporaire et débauchée à la fin de celui-ci, va se fixer partiellement sur place dans les autres activités industrielles existantes. Ces arrivées de main-d'oeuvre étrangère non qualifiée vont continuer d'ailleurs dans la première moitié du XXe siècle avec la création de la nouvelle génération d'industries de transformation nées de la première guerre mondiale (essentiellement industries chimiques puis pétrochimiques et avec la création des chantiers navals (1899))².

Cette dernière activité surajoute à l'utilisation de non qualifiés un appel à une population ouvrière au contraire, elle, déjà industrialisée, spécialisée et qualifiée dans cette branche (en particulier riveurs et traceurs), population que l'on fait venir en partie d'autres chantiers navals méditerranéens (que ce soit des ports espagnols, italiens, maltais ou français comme La Ciotat ou La Seyne).

Cette "ville nouvelle" se caractérise donc par plusieurs traits : sa population est massivement

- ouvrière,
- importée de l'extérieur,
- pluri-nationale.

On y comptera jusqu'à 25 nationalités avec plusieurs colonies assez fortes numériquement (en particulier les Espagnols les Italiens et les Grecs).

1 Cf. par exemple la constitution de la classe ouvrière des mines de Manosque par fixation de la main d'oeuvre immigrée drainée par les chantiers de création du chemin de fer et d'aménagement de la Durance in "Manosque au regard de l'histoire et de ses groupes sociaux" par J.-C. Garnier et P. Vergès, Cahiers de l'OCS, vol. IX, CNRS, 1982.

2 P. Bouffartigue, op. cité.

En 1926, le nombre des étrangers - recensés comme tels - représente 45 % de l'effectif total de la population ; ce qui signifie que compte tenu des naturalisations, options, mariages et naissances en France, la part de la population d'origine française y est largement minoritaire (encore faut-il noter qu'un fort pourcentage de cette minorité est lui aussi importé d'autres régions de France en particulier tout l'encadrement amené sur place par les sociétés présentes localement, depuis leurs autres établissements).

Dès 1901, le "Syndicat International des Ouvriers et Aides-Forgerons de la Ville de Port de Bouc" rédigeait ses statuts en français... et en italien !

"En juin 1902, on note la création de l'Union Internationale des Ouvriers Métallurgistes de Port de Bouc, puis en 1906, le dépôt de statuts du Syndicat International des Corporations réunies de Port de Bouc"¹.

Un rapport de police daté de mai 1939 qualifie Port de Bouc (et les termes utilisés sont riches de sens !) de "véritable colonie étrangère". Il s'agit bien effectivement d'un phénomène de colonisation d'un espace géographique et social relativement vierge dans lequel se développe progressivement une population aux appartenances ethniques d'origines multiples. Les communautés ou individus immigrés n'ont pas à se positionner d'emblée par rapport à une "ethnie autochtone dominante" puisqu'en fait, le rapport est inversé : c'est le mélange d'immigrations des peuples méditerranéens qui est majoritaire et qui d'une certaine manière impose sa loi.

C'est ce que signifiait cette intervention d'un ancien travailleur de Port de Bouc lors d'une réunion-débat tenue dans le cadre de l'opération "mémoire" :

"D'ailleurs, vous n'étiez pas nombreux, vous, les Dupont, Durand, par rapport aux noms en i et en o".

On retrouve ces différentes questions vues cette fois du côté des "minoritaires" dans un entretien réalisé avec un ancien

1 in Crétinon, op. cit., p. 111.

directeur d'école qui confiait que "ce n'était pas sans réticence" qu'il avait accepté sa nomination à Port de Bouc, lui qui était originaire d'Aix où sa famille habitait depuis au moins un siècle et demi. Port de Bouc était un peu pour lui "le bout du monde". Mais il n'aurait sans doute pas pu, comme il l'a fait, donner toute sa mesure "s'il n'y avait pas eu tout à faire".

Cet aspect d'espace ouvert à construire dans un contexte de pluri-nationalité, de pluri-culture et d'absence sur le lieu d'une règle sociale dominante réclamant soit l'effacement des particularismes soit leur ségrégation finit par créer un rapport social relativement "égalitaire" entre les différentes communautés présentes. On pouvait, en toute tranquillité d'esprit, continuer, à Port de Bouc, à être Grec, parler italien et avoir, sans se cacher, des habitudes sociales conformes à celles de ses ancêtres sans se sentir "exclu" ou "en marge" puisque finalement tout le monde ou presque était dans le même cas. C'est ce qu'indique cette citation, tirée d'un entretien réalisé en cours de recherche :

"Il n'y a jamais eu, comment je peux dire, des grosses masses d'étrangers qui arrivaient... S'il venait, mettons, des Italiens... c'était toujours trois, quatre familles, pas plus... Alors il s'adaptaient tout de suite... Et puis après c'étaient des Grecs qui arrivaient, bon, ben pareil... Une année c'étaient des Sénégalais qui venaient... eh bien, j'en ren-
contre encore maintenant. Je les connaissais tous !"

Ce "rapport de forces équilibré" ne signifiait pas pour autant absence de tensions, comme le note un autre interviewé lorsqu'il indique que "les étrangers arrivés par petits groupes s'intégraient dans l'habitat et le travail ; les différences amenaient à des tensions, de même avec les anciens de Port-de-Bouc (français) mais jamais de xénophobie". Cette "permissivité conflictuelle" faisait fonctionner le phénomène culturel et national comme élément-aliment aux relations sociales quotidiennes dans un rapport de positionnement identification/différenciation permanent sans

pour autant déboucher sur la ségrégation (comme en témoignent les nombreux cas d'alliances interethniques réalisées¹). Il faudrait ici citer de nombreux passages du texte de Paul Fructus, Désert éclaté, qui rend compte assez bien, selon nous, sur un plan fictif, de ce "jeu social", producteur et aliment aux relations sociales avec "l'autre" et non pas producteur de ségrégation et de coupure/rejet (ou négation par assimilation) de "l'autre". Nous en extrayons la scène suivante² :

Scarpini : "Gino ! Gino tu peux me dire ce que tu vas trafiquer avec la fille de Rodriguez ? Qu'est-ce que tu lui trouves à cette ragatsa ! Et la mama, tu y as pensé à la mama ?!

Quand on est venu s'installer en France, elle pleurait comme la fontaine de Trévi, alors je lui ai promis sur ta tête qui était encore dans son ventre que ce bambino qu'on attendait ne serait pas un étranger comme nous ! On a pleuré des larmes de sang, des larmes de sang ! pour te parler en français à la maison ! On a ouvert une bouteille d'Asti quand tu as eu le certificat d'études ! Dès qu'on a pu, j'ai fait faire tous les papiers pour que toi et tes frères aient une carte d'identité française, j'ai fait galvaniser toute la famille !!

Et aujourd'hui, pour nous remercier tu vas faire le joli coeur avec la fille d'un étranger !

Comment ça un étranger qui est en France depuis plus longtemps que nous ?! Il est en France depuis plus longtemps que nous, mais il est venu après nous à Port de Bouc ! C'est un étranger que tu le veilles ou non ! Et toi tu trahis la famille !!

Porca miseria... Comme si je n'avais pas assez de soucis avec le travail, tous les matins on ne sait pas si le chantier nous en donnera et toi tu n'est pas capable de trouver une Française de Port de Bouc comme nous !

Si je me retenais pas, je t'étranglerais de mes propres mains puis j'irais me jeter dans le Canal ! Mais tu as de la chance, je ne peux pas faire une chose pareille... Rodriguez serait trop content !!!

Le conteur : "Rassurez-vous braves gens, le drame n'aura pas lieu ! Gino et Dolorès se marieront et auront beaucoup de soucis..."

1 Cf. l'extrait de l'émission de France-Culture citée p. 12.

2 Désert éclaté, op. cit., p. 9.

C'est ce même phénomène qu'exprime bien, nous semble-t-il, cette citation tirée d'un entretien réalisé en cours de recherche :

"Les appellations racistes d'avant-guerre étaient aussi anodines que de dire 'con' aujourd'hui à chaque phrase",

ou cette autre¹ :

"P. - Bon, en étant native de Port de Bouc, j'ai connu les événements depuis pratiquement ma naissance, si je peux dire, en 1950. Moi, je suis d'origine, je peux le dire, française... et j'étais la seule dans ma classe. Exactement, dans ma classe, j'étais la seule et isolée. Mais je dois dire, c'est un privilège d'être au milieu d'Espagnoles, de Grecques, d'Italiennes, de Sardes ; on s'enrichissait. Je trouve, enfin, on s'est enrichies de cultures et de langues. On a pu parler l'espagnol, un peu l'italien, un peu le grec. Sans avoir appris ça à l'école...
... Par la suite, il y a eu aussi des Nord-Africains, des Algériens et je crois que si on est de Port de Bouc, on ne peut pas être raciste, ce n'est pas possible".

Cette absence de rapport ségrégatif interne basé sur les différences ethniques et culturelles - voire au contraire la considération positive de ces différences - ne signifiait pas pour autant absence de référence à la société et à la culture française, référence vécue en termes de domination plus ou moins bien acceptée. Mais cette loi sociale dominante qui "menace l'étranger" n'était pas perçue comme une contrainte interne à la communauté sociale locale mais plutôt comme un rapport antagoniste à l'extérieur, plus ou moins fort selon les époques² :

"C. - Au début vous étiez un petit étranger ?
Z. - Au début, nous l'avons pas ressenti nous ça. On le ressentait après, lorsqu'on était jeune homme déjà ; on avait envoyé des commissaires de police et des inspecteurs de police qui n'aimaient pas beaucoup les étrangers à cette époque là...

1 in Emission de France-Culture, "Soleil Amer", 2-3-4 juin 1983, script pp. 22-23.

2 France Culture, pp. 13-14.

... Et nous on a ressenti ça pendant la montée du fascisme en France et après on était Français. Mais enfin, pendant ces années là, on a un peu ressenti ça. Ça arrivait qu'on nous disait souvent : toi, tu la fermes, tu as pas droit à la parole, tu es pas Français. Et voilà, ça, ça arrivait souvent.
 ... Et puis ça a disparu. Ça a commencé à s'estomper pendant les années de guerre et après".

Cet extérieur menaçant sa propre identité restait d'ailleurs relativement lointain et indifférencié, il pouvait avoir nom Etat, police, mais aussi Capital, patrons marseillais. Le rapport entretenu avec lui pouvait être relativement abstrait n'entraînant, en fait, aucune contrainte dans les rapports quotidiens internes basés sur la pluralité. Et l'on pouvait avoir, avec cet "extérieur menaçant", des stratégies de protection soit individuelles (basées sur la "ruse" - cf. la "galvanisation de la carte d'identité" citée plus haut), soit collectives (basées sur la lutte ensemble et l'histoire de Port de Bouc en est pleine - en particulier les symboliques marches sur Marseille, siège du patronat des Chantiers Navals) qui ne mettait pas du tout en question la pluralité interne, voire qui s'en servaient de "réseau de résistance" (cf. plus loin).

Les conditions de cette "permissivité sociale interne" à la communauté concernée ainsi posées nous sommes donc amenés à envisager les modes d'organisation et de structuration qui ont permis à la fois le maintien des particularismes et cet échange interne.

B. ... Particularismes et échanges...

"Le quartier des combattants, c'étaient... des baraques... C'était rien que des Grecs... Les Grecs, ils sont venus, attends, St Gobain a été fait en 17/18 ; non, les premiers qui sont venus ce sont les Maltais... vers 17... Il y en a beaucoup qui travaillaient à Kuhlmann et il y en a beaucoup qui sont allés à Salins-de-Giraud ; là-bas, ça a été le gros point de rassemblement des Grecs ; il y avait même le Conseil des Anciens là-bas, comme les Indiens ...
 ... il y en avait aussi qui travaillaient au Chantier, un peu dans toutes les corporations... des riveurs, des manoeuvres - beaucoup de manoeuvres -, après,

après... ils restaient plutôt manoeuvres... Des Grecs, il y en a guère qui...

... Après, il y a les gros coups des Italiens et des Espagnols qu'on est allé chercher pour les faire travailler aux Chantiers... Les Maltais, il y en avait beaucoup qui travaillaient aux quais, beaucoup de dockers... Il y en avait guère qui travaillaient au chantier".

quartier et l'entreprise, deux lieux de structuration des rapports sociaux, deux lieux dans lesquels à Port de Bouc a pu s'opérer ce maintien des particularismes, comme l'indique la citation ci-dessus. Car, en effet, si l'on ne peut pas parler de barrières entre quartiers habités par des ethnies différentes, si l'on ne peut pas non véritablement parler de spécialisation des populations dans les entreprises par nationalités dans les entreprises, il reste que la structure de l'espace habité, comme les particularismes des tâches et qualifications dans les différentes entreprises d'activités présentes sur le lieu, ont permis la constitution de "regroupements" à dominante différentes fois dans les quartiers et les entreprises.

Le maintien des particularismes dans les quartiers tout d'abord

La structure même de l'espace habité, avec les nombreuses coupures "naturelles" existantes (canal, voie de chemin de fer) rendant difficiles les liaisons de quartier à quartier, mais aussi avec les espaces internes à la ville créés par les entreprises (en particulier celui particulièrement important et central occupé à partir du début du siècle par les chantiers navals) rend possible, dès le départ, cet éclatement, cette zonification de l'espace résidentiel. Ceci combiné au phénomène bien connu de l'habitat "par grappes", caractéristique du peuplement de populations immigrées, va contribuer à individualiser fortement sur le plan social - ethnique et culturel - les différents quartiers de Port de Bouc.

La Lègue, la Tranchée, les Combattants, autant de quartiers familiers pour les Port-de-Boucains derrière lesquels

se cache tout un "paysage social" bien connu de tous. Là on entendra parler grec, ici Espagnol, là ce sera plutôt des Gitans, des Corses, etc...

"Le quartier de la Tranchée, jusqu'en 53, c'était 'la zone', habité par plusieurs groupes d'immigrés travaillant soit aux chantiers soit ailleurs".

Structure de quartier forte avec localisation ethnique sinon exclusive tout au moins dominante (renforcée dans certains cas par une importance numérique non négligeable) autant de facteurs qui permettent le maintien des caractéristiques d'habitudes sociales linguistiques et culturelles, structurées organisationnellement ou non :

"Contrairement aux Corses, Espagnols, Grecs qui ont fondé leurs organisations propres, les Sardes se sont complètement intégrés à la population. Depuis un an seulement se constitue un regroupement avec soirées, pour maintenir les liens entre Sardes, travail plus social que politique... S'il y a réanimation de la 'communauté' sarde, c'est dû au renouveau culturel amené par l'ouverture de la salle Gagarine. A la suite de tous les autres, Grecs, Gitans, etc., les Sardes veulent renouer avec leurs traditions qui se perdaient. C'est l'occasion qui fait le larron. Mais avant guerre, on n'avait pas besoin de ça, il y avait les soirées dans le restaurant : les jeux, poèmes improvisés, etc."¹

Maintien des particularismes dans les entreprises ensuite

En premier lieu, soit parce que les entreprises elles-mêmes organisaient le "ramassage" dans telle ou telle zone en fonction de leurs besoins de main-d'oeuvre à telle ou telle époque, soit parce que l'histoire des différents pays riverains de la Méditerranée a été marquée par des flux migratoires ponctuels liés aux conjonctures historiques particulières de ces pays.

Et lorsqu'on connaît le système des "filières migratoires" et le support qu'elles constituent pour trou-

1 Souligné par nous, JCG.

ver de l'embauche on comprend la raison de ces "vagues migratoires" plus ou moins marquées à telle ou telle époque et qui se retrouvent dans la composition de la main-d'oeuvre de telle ou telle entreprise comme l'indiquait déjà l'extrait d'entretien de la page 19 et comme le confirme cette autre citation :

"Mon père est venu d'Afrique du Nord en 1938... Là bas, il travaillait à la SNCF : il a été licencié... C'est un ami de palier, venu avant lui en France, qui lui a dit : viens ici, à Port de Bouc, je te trouverai du travail... Il est venu tout de suite, parce qu'on ne pouvait pas se permettre de rester longtemps sans travail... Du côté de ma mère, je suis d'origine espagnole, Français bien sûr, mais enfant d'immigrés espagnols en Algérie... Du côté de mon père, ce sont des Alsaciens qui avaient émigré en Algérie...

... Dans la famille c'est nous qui avons fait le premier pas... et après, petit à petit, tout le monde a suivi... Les oncles, du côté de mon père, ils étaient trois ou quatre... Du côté de ma mère autant... et tout était parti de l'ami de mon père venu le premier à Port de Bouc".

Mais outre cet aspect proprement historique de la périodisation des migrations (soit lié à l'entreprise soit lié à la migration elle-même) qui se retrouve dans l'espace résidentiel et professionnel, il est un autre facteur de répartition sélectif dans l'espace industriel Port de boucain qui a joué un rôle non négligeable : celui de la qualification plus ou moins grande des tâches industrielles proposées. Le type de travail peut requérir en effet une plus ou moins grande familiarité avec le monde industriel, un plus ou moins grand degré de formation, une plus ou moins grande habitude de la discipline d'usine.

C'est ce qu'exprime cette citation d'un entretien effectué :

"Mon père était déjà venu en 1913 à Marseille sous contrat de travail comme ça se pratiquait à l'époque... En fin de contrat, il retournait en Espagne, puis comme tous les migrants il revenait, repartait, revenait travailler... Je sais qu'il a travaillé dans la maçonnerie, il a dû travailler surtout dans le bâtiment et travaux publics. C'était un peu le lot de tous

les migrants... Il n'a pas essayé de rentrer aux chantiers d'abord parce que professionnellement, il n'était pas adapté à ce travail".¹

et cet autre :

"Peu de Sardes ont travaillé aux chantiers. Quelques-uns cependant arrivés assez tard, parce que passés d'abord par les mines de Lorraine... Le plus gros de l'immigration sarde, sans qualification, est surtout allé dans l'industrie chimique, les cimenteries et sur les quais comme dockers".

Ventilation "non aléatoire" donc des différentes populations immigrées dans l'espace social résidentiel et professionnel de Port de Bouc, facteur de maintien des caractéristiques sociales originales, mais également structuration de l'espace socio-professionnel favorable à la reproduction de ces distinctions. Car, par-dessus la ventilation de départ entre qualifiés ou non, va se surajouter le système des corporations existant en particulier aux Chantiers Navals qui cloisonnait la population ouvrière en corps de métiers spécifiques entre lesquels existait une assez forte hiérarchie professionnelle ; celle-ci n'étant pas sans retombée sur la hiérarchie sociale tout court. C'est ce qu'exprime, avec humour, ce passage du Désert éclaté de Paul Fructus².

"- Et pourquoi il morflerait mon frère ! ?

- Parce que ton père, quand il va rentrer, il va tout savoir, et comme ton père c'est un riveur, ça doit être un sauvage comme les autres. Alors ton frère, il va prendre la route !

- Mon père, il traceur...

- Oh salette ! Son père il est traceur ! Tu sais ce qu'il dit mon père des traceurs ? Il dit qu'ils ont tout dans le cigare et rien dans les pantalons !!

- Rien dans les pantalons !? Arrête tes couillonades ! Mon père j'ai compté, il a six boutons à sa braguette !

- Et puis si mon père il était pas là, eh bé, le tien y pourrait se mettre ses rivets dans le..., Méfi, voilà le maître...

- Bonjour maître..., voui maître, on s'amuse bien... (le maître s'en va).

- Remarque, moi je m'en fous de ce que tu dis des ri-

1 Souligné par nous, JCG.

2 Désert éclaté, op. cit., p. 14.

veurs parce qu'au chantier, moi je conduirai la grue ! Dans la grue t'es au-dessus de tout le monde, c'est comme si tu serais le roi du chantier ; et toi, quand tu passeras en bas, je te verrai tout petit, tout petit, et je te cracherai mes chichingommes sur la tête !

- Ouais ! Et mois je t'attendrai à la sortie et je te filerai un taquet devant tous les traceurs !".

ou ce passage d'un entretien :

"Les traceurs, c'était le haut du pavé, juste après les dessinateurs, mais les dessinateurs, ils étaient dans les bureaux... chez les ouvriers, c'étaient les traceurs qui étaient en tête : pas parce qu'ils gagnaient plus, au contraire, les soudeurs gagnaient beaucoup plus, beaucoup plus vite, mais... parce qu'ils étaient au début de la construction du bateau, parce que tout ce qui venait ensuite dépendait de la coque, de la qualité de leur travail".

Cette création d'une hiérarchie socio-professionnelle assez forte va donc introduire de nouveaux facteurs de différenciation sociale interne qui vont venir "croiser" les caractéristiques sociales familiales, ethniques, résidentielles à l'intérieur d'un système de "réseaux sociaux" dont l'utilité n'est pas que symbolique. L'embauche et la promotion professionnelle dépendent en effet souvent des relations de "proximité sociale" (où liens familiaux et de voisinage jouaient un grand rôle) comme en témoignent ces remarques puisées dans différents entretiens :

"Un jour, je m'entends appeler et c'était le contre-maître qui m'appelait - il me connaissait parce qu'il habitait le quartier lui aussi - et il me demande si je voulais travailler".

"Le fils est entré au chantier comme traceur, c'est moi qui l'ai fait rentrer. Il a suffi de demander. Dès l'instant que l'on sait à qui l'on a affaire ; il y avait la confiance".

"Aux Chantiers, pour les promotions, les relations jouaient à fond, celui qui a personne pour se défendre, peuchère !"

Ceci débouche sur la production de catégories différenciatoires, sociales et professionnelles, bases de la reconnaissance sociale mutuelle interne et fondement d'un fonction-

nement en termes de réseaux, qui traversent tous les aspects de la vie sociale¹. Ainsi, à Port de Bouc, s'organisent progressivement des conditions matérielles d'existence d'une société locale différenciée où les structures de base caractéristiques du fonctionnement des populations immigrées (la famille et la communauté ethnique) contribuent à mettre en place des relations sociales territorialisées. Il y a donc maintien et structuration des spécificités socio-culturelles de départ mais également leur renouvellement et enrichissement par combinaison avec de nouveaux éléments relationnels (fixation et appropriation d'un espace physique et social de reconnaissance mutuel où la proximité résidentielle joue un grand rôle, hiérarchisation par le travail). Le résultat de tout cela est donc la production d'une communauté sociale localisée où le fonctionnement interne de différenciation/identification est assez fort.

Comment, dans ces conditions, n'assiste-t-on pas progressivement à un éclatement de ces divergences internes, à leur durcissement dans une différenciation sociale de plus en plus marquée débouchant sur des rapports sociaux tendus, voire antagonistes, tels que certaines tendances pouvaient l'indiquer². Comment peut-on expliquer, malgré tout, cette production d'identité sociale "unitaire" forte ? Non point, assurément, par le caractère "foncièrement bon et égalitaire" du Port de boucain moyen mais sans doute par le fait que corrélativement à ce maintien/renforcement/renouvellement des spécificités vont fonctionner également d'autres caractéristiques sociales permettant, elles,

1 Pour plus de développements sur cette question des réseaux sociaux, on renverra ici au texte de A. Degenne et J. Duplex, Une qualification industrielle actuelle.

2 Cf. à ce sujet, le texte de A. Degenne et J. Duplex sur le corporatisme interne aux chantiers navals et les tensions entre statuts sociaux différents, en particulier chefs d'équipe et non qualifiés ou apprentis. Sur cette même question, les quelques "incidents" qui ont pu marquer les diverses manifestations organisées dans le cadre de "l'opération mémoire" (en particulier à la journée sur les corporations ou à la rencontre avec les travailleurs de Fos) révèlent - a posteriori - la force - voire la violence - des divergences internes d'intérêt ou de position.

l'échange, le brassage, la fluidité. Fonctionnement fort de la différenciation/identification interne : oui ; mais fonctionnement "ouvert" non figé, clos, ségrégatif, car cette structuration de rapports sociaux différenciatoires (encore une fois spécifiés à la fois dans le familial/éthnique/résidentiel et le professionnel) est corrélative d'autres rapports de circulation et d'homogénéité sociale qui fonctionnent, eux aussi, dans le familial/ethnique et dans le professionnel.

Facteurs d'homogénéisation sociale

En premier lieu, par la ventilation de la main-d'oeuvre dans les différentes activités industrielles locales. Si, comme nous l'avons vu plus haut, la politique de recrutement de la main-d'oeuvre de ces entreprises et son histoire, combinée à l'existence des filières d'embauche par les réseaux familiaux, ethniques (caractéristiques du fonctionnement de population immigrée) aboutit à la polarisation de telle ou telle main-d'oeuvre dans telle ou telle entreprise, il n'y a pas là pour autant de règle absolue d'autant que les effectifs des entreprises ne sont pas extensibles à l'infini.

Ce qui amène les familles des nouveaux venus à se répartir là où il y a du travail au moment de leur arrivée. Autrement dit, une même famille peut avoir plusieurs de ses membres répartis dans différentes activités industrielles locales. Ceci aboutit à ce que la famille constitue le lieu de reconstitution de l'homogénéité sociale par dessus la diversité des situations de travail de ses membres. Ceci permet également qu'au niveau familiale toujours - mais nous avons vu dans quelle mesure ce niveau familial est producteur de socialisation et s'imbrique avec les caractéristiques ethniques et de voisinage - s'opère cet échange d'expériences diverses qui débouche sur une relativisation des particularismes.

Par ailleurs, cette répartition, plus ou moins grande,

de la main d'oeuvre familiale des différentes communautés sociales et ethniques dans les différents secteurs de travail locaux peut aussi être considérée comme une "stratégie de sécurité" familiale et sociale en face de la précarité de l'emploi. Car, outre sa relative non qualification, une caractéristique importante de l'emploi - y compris aux chantiers navals - est celle de sa "fluidité".

Précarité de l'emploi dans les activités de chantiers d'infrastructure, précarité de l'embauche dans les travaux liés à l'activité portuaire (dockers en particulier), crises périodiques qui affectent les activités économiques d'extraction ou de première transformation et qui entraînent la fermeture de beaucoup des industries présentes localement à la fin du XIXe siècle et enfin aspect cyclique de l'embauche/débauche dans les chantiers navals à chaque lancement de navire¹. C'est ce qu'indiquait cet interviewé lorsqu'il disait :

"C'était presque une - je ne dirais pas une tradition, mais un fait solidement établi que lorsqu'on lançait un bateau, si la direction jugeait qu'il y avait trop de personnel, elle s'en débarrassait quitte à le remplacer trois semaines, un mois après".

Autant de données qui amènent la plupart des familles ouvrières à "gérer l'incertitude" de manière permanente notamment en ne "mettant pas tous les oeufs dans le même panier" !

Rien n'est donc définitivement acquis et il n'est pas rare de trouver nombre d'exemples d'itinéraires professionnels relativement complexes où le passage d'une entreprise à l'autre au gré de la conjoncture est phénomène courant. Ceci d'autant plus que, comme nous l'avions déjà souligné, hormis les chantiers navals, les industries locales ne présentent pas de diversité marquante du point de vue de la main-d'oeuvre qu'elles exigent : pour l'essentiel, il s'agit de tâches peu ou pas qualifiées, d'emplois de ma-

¹ Nous renvoyons sur cette question à la note historique de Paul Bouffartigue, déjà citée.

noeuvres pour lesquels un apprentissage sur le tas est suffisant et rapidement acquis. Mais, même lorsqu'il s'agit - comme aux chantiers navals - de tâches plus qualifiées, il est parfois difficile de faire le partage entre qualification technique (par apprentissage individuel de postes ou compétences particuliers) et qualification sociale (capacité à intégrer sa propre place dans un dispositif complexe de tâches complémentaire impliquant coopération et rapports collectifs¹).

Ceci donne alors la possibilité à des individus, activement supportés par leurs réseaux sociaux, de s'intégrer sans mal dans des structures professionnelles nouvelles, voire d'y réaliser des promotions importantes sans que la différence éventuelle de métiers exercés soit un obstacle quelconque, comme l'indique la citation suivante :

"Mon père, comme il était ancien chauffeur-mécanicien aux chemins de fer, il s'est fait embaucher comme ajusteur-machine aux chantiers de Provence... même au début il a commencé comme grutier... chauffeur-mécanicien ou grutier, tout ça, c'est la vapeur, alors il était dans son élément... Ensuite il a changé de corporation, il est passé dans la réparation... mais il est toujours resté ouvrier".

ou sans que le changement d'entreprise soit considéré comme un phénomène "anormal" :

"Le premier emploi - c'est par un camarade - ce camarade, c'était le fils de la marraine à ma soeur, qui habitait à côté de moi... Comme il savait que je travaillais à bord, que je savais un peu, un peu me débrouiller... Au début, je faisais des supports, c'était une entreprise de tuyauterie... Au fond, la même chose qu'au chantier, mais en plus petit... Petit à petit, j'ai regardé comment ils faisaient les autres, comment ils faisaient les tuyaux... On m'a donné des tuyaux à faire et j'ai été amené à me convertir en tuyauteur... ce que je suis encore...
- Toujours dans la même entreprise ?
- Ah non ! po, po, po, po ; popopopo.... ah non alors... dans la même année, j'en ai fait huit !..."

¹ Comme nous le posions dans un article paru en mars 1981 dans le n° 3 des Cahiers de la Mémoire, sous le titre "La qualification au travail est-elle technique ou/et sociale ?", par J. Duplex et J.-C. Garnier, et comme le texte actuel de A. Degenne et J. Duplex le démontre amplement dans ce rapport de recherche.

Toutes ces données contribuent à réaliser ce brassage qui va permettre, par-dessus les particularismes, de forger ce sentiment d'appartenance à une communauté sociale plus large : la classe ouvrière qui connaît en fait un sort commun : l'exploitation par le patronat. Car, même si les choses ne sont pas toujours formulées ainsi, ce sont bien là en fait les deux pôles constitutifs de l'homogénéité sociale qui se manifestent à Port de Bouc par delà, mais aussi en s'appuyant sur, les spécificités sociales ou professionnelles. Cette expérience collective concrète d'une identité de situation va se faire en effet corrélativement avec celle d'un "ennemi" commun : les patrons considérés comme responsables de cette insécurité permanente de la difficulté "d'assurer la matérielle" et des conditions d'existence difficiles que connaissent la plupart.

Ennemi commun dont la violence (licenciements, lock-out) rend nécessaire la lutte commune, lutte où la solidarité interprofessionnelle va se manifester pleinement d'autant plus que, comme nous l'avons vu, les particularismes d'entreprises sont étroitement pénétrés par les "réseaux" sociaux qui jouent alors le rôle de véritables "réseaux de résistance".

"La période du lock-out, avec ses solidarités... Les libertés d'organisation... n'a pas été ressentie comme une fête, comme un moment agréable...
... Un bon souvenir, non, on ne peut pas dire que c'est un bon souvenir... parce que... tout le monde a lutté... Mais c'était dur... vous savez, quand on lutte pour nourrir sa famille... les pères, les mères de famille, avec des enfants en bas âge... Non, vrai, ce n'est vraiment pas un bon souvenir...".

ou encore :

"Nous avons eu des directions qui étaient très dures, des directions de combat et la classe ouvrière de Port de Bouc et particulièrement des chantiers navals avait la maturité syndicale qui... ne s'en est jamais trop laissée imposer par la direction... qui a défendu ses droits".

Les luttes sociales vont d'autant plus contribuer à créer ce sentiment d'appartenance à une identité collective locale

que l'ennemi commun contre lequel on se bat pour sa survie, pour le maintien de son espace vital est un ennemi "extérieur". Les échelons de décision déterminants des entreprises locales sont en effet souvent ailleurs, relayés sur place par des directions qui ne sont que des agents d'exécution ; c'est en particulier le cas avec les Chantiers Navals où le pouvoir réel est à Marseille. Ce rapport antagoniste à un extérieur menaçant contribuera lui aussi à cimenter l'identité interne que l'on pourrait qualifier de la manière suivante :

"On est tous des immigrés, on est tous des ouvriers, on a tous le même ennemi : les patrons, nous les Port de Boucains!"

Tout est en place donc pour permettre l'existence d'une communauté sociale à la fois fortement différenciée mais très solidaire, hiérarchisée et compartimentée mais très homogène. Mais comment et pourquoi la "mayonnaise va-t-elle prendre" ?

C. ... Un support social nécessaire à l'identité collective en formation

Car en effet, les situations sociales de ce type ne sont pas vraiment exceptionnelles ; pourtant elles ne débouchent pas nécessairement sur cette construction d'une identité commune.

Quels ont donc été les facteurs agrégatifs, les éléments cristallisateurs qui ont mis en action toutes ces données et ont permis de déboucher sur cette "personnalité sociale forte" que les Port-de-boucains revendiquent et que les autres habitants de la région s'accordent à reconnaître, pour le magnifier ou le dénigrer selon les cas, et que l'on a pu qualifier de "citadelle ouvrière" ? Quel a donc été le "creuset" dans lequel ont été fondus et malaxés les "ingrédients" présents localement pour aboutir à cette notion d'identité nouvelle, à cet "enfantement d'un homme nouveau" ?

La réponse nous a été fournie par un ancien travailleur de Port de Bouc :

"Oh ben !... à l'époque, le chantier, c'était l'entreprise-mère, mère de Port de Bouc, vous voyez".

Si l'on s'en tient aux faits historiques et si l'on interprète cette phrase au pied de la lettre, une telle déclaration est une contre-vérité flagrante.

En effet, l'industrialisation de Port-de-Bouc commence dans les années 1830 et la population de la ville dépasse les 2000 habitants au moment de l'ouverture des chantiers, en 1899.

Par ailleurs, comme l'indique P. Bouffartigue¹ : "on peut estimer que les chantiers navals ne fournissent en moyenne que la moitié environ de l'emploi industriel sur la commune" Ce qui signifie que beaucoup de travailleurs vont vivre leur vie active ailleurs qu'aux chantiers. Ailleurs... mais pas en marge car, en fait, les Chantiers Navals vont très vite occuper une place centrale dans la vie de cette petite ville ouvrière. Toute d'abord par leur position géographique - pivot qui en fait véritablement le "coeur de la ville"² : immense espace "inévitabile" situé entre les deux principaux quartiers populaires de la Lègue et du Canal. Ensuite parce que l'activité de production des chantiers fait sentir sa présence, pèse de tout son poids sur la vie quotidienne du reste de la ville comme l'indique bien P. Fructus³ :

"Bruits du chantier, qui battent la mesure de chaque vie, de chaque jour, bruits du chantier qui se faufilent dans les rues, s'infiltrant dans les classes, se fondent dans le marché. Les enfants apprendront aussi la gravité du silence... Quand le chantier se tait, le silence caracole à travers la ville pour porter la mauvaise nouvelle"

ou cette phrase d'un interviewé :

1 Note historique, déjà citée.

2 Cf. le film vidéo : Le coeur d'une ville, U-Matic, 3/4 de pouce, 57mn. réalisé par Roger Cornu et Jean-Claude Garnier, co-production LEST-CNRS, CRDP Marseille, INA Provence-Côte d'Azur.

3 Désert éclaté, op. cit., p. 10.

"Tout était réglé comme une horloge par la sirène des chantiers".

Enfin, parce que le produit fini : le bateau, ne passe pas inaperçu. Par sa masse, il domine l'espace environnant comme le montrent les photos de l'époque ; lorsqu'on procède à son lancement les cérémonies de baptême et de mise à l'eau elles-mêmes constituent un événement social marquant et sont l'objet d'un rassemblement populaire, d'une fête qui ne peut laisser indifférent personne à la fois par la beauté, l'émotion et les symboles qui s'y accrochent. Impossible à ignorer par quiconque, le chantier l'est d'autant plus qu'on y retrouve toutes les caractéristiques sociales de la population de Port de Bouc (dont nous venons de parler plus haut) dont il est en quelque sorte le résumé :

. Présence de la plupart des communautés ethniques (même si cela se fait dans des proportions et des positions diverses) entre lesquels se tissent des rapports complexes ou les différences servant d'aliment au lien social toujours ouvert comme nous l'avons déjà souligné de nombreuses fois et comme le confirme encore cette citation :

"Dans le chantier... il y avait des Espagnols, il y avait des Portugais, des Indochinois... et attention, ça c'est vrai, quand il y avait des mouvements on était tous dans le coup... On avait de bons rapports, ça c'est vrai".

. Rapports internes combinant un fonctionnement en termes de spécificités et de particularismes (cf. la force sociale des corporations vues plus haut) et une fluidité interne (promotions, changements de tâches) et externe (arrivées et départs fréquents sinon permanents).

."Croisement" des relations sociales d'appartenance professionnelle et de "proximité sociale" (famille, ethnie, quartier) à l'intérieur d'un fonctionnement de réseaux sociaux comme stratégie de sécurité :

"En fait, tout le monde avait son père, son oncle... quelqu'un pour pouvoir entrer au chantier au sortir de l'école",

ou encore :

"Je suis rentré aux chantiers parce que j'avais travaillé en sous-traitance comme maçon pour les chantiers et comme je connaissais certaines personnes, j'ai pu rentrer aux chantiers même comme maçon et ensuite j'ai changé".

Sans recouvrir donc toute l'activité économique et sociale de Port de Bouc, les chantiers navals sont le point focal, l'expression synthétique de cette société locale en formation. Et ceci d'autant plus que cette entreprise, par ses caractéristiques mêmes (importance, diversité des tâches), fonctionne comme une petite société où tout le monde considère pouvoir avoir sa place :

"Le problème est que... dans une entreprise à forte concentration ouvrière, tout le monde trouve un emploi... Celui qui est le plus costaud professionnellement comme celui qui malheureusement est manoeuvre-balayeur... Il y a un éventail de travail, d'activités auquel on occupe tout le monde..."

et ce, à partir de l'école...

"Mais c'était bien ici avant parce que quand on avait fini l'école à 14 ans, on savait qu'on pouvait aller aux chantiers ; tous les jeunes, on nous prenait, c'était la grosse boîte et c'était bien parce qu'il n'y avait pas besoin de chercher à aller ailleurs",

... et (du moins le pensait-on) pour toute la vie active :

"A la fermeture, on est parti en quête de travail... et à l'époque, les entreprises payaient bien... du jour au lendemain, j'ai gagné le double... Je gagnais 62 000 francs quand je suis parti et d'un coup, je gagnais 120 000 francs... Bien sûr, on le savait avant d'être licenciés... Mais on pensait qu'aux chantiers on avait la sécurité du travail. Il y avait longtemps qu'on y était... le travail était devant la maison... et pour gagner le double, il fallait se déplacer... quelquefois dans le coin, mais avec ces boîtes, ils nous envoient quinze jours ici, un mois là-bas..."

Les rapports sociaux qui s'y nouent renvoient en permanence aux structures sociales de toute la ville. Les rapports de travail se télescopent avec les rapports familiaux, de voisinage :

"Avec les parents, dans le chantier, oh oui, sûrement qu'on se voyait... pauvre... à n'importe quel moment de la journée, je savais où était mon père hein ! mon oncle aussi, quand j'avais envie de le voir, je savais où il fallait que j'aille... et pour tout le monde... tout le monde se connaissait... oh parole ! Toute tête que vous voyiez... à force d'y être... Celui-là, c'est un ajusteur, celui-là c'est un charpentier-bois, celui-là s'appelle untel, celui-là habite à Martigues, pratiquement tous".

Cette inter-connaissance qui relie tous les morceaux de ce grand assemblage social va produire une "atmosphère" originale :

"L'atmosphère du chantier, on ne la retrouve pas ailleurs... J'ai quitté deux fois le chantier : une première fois en 1957, je suis resté deux ans en entreprise, c'était tout à fait différent... Aux chantiers, on ne se cachait pas entre nous, quand on avait le bulletin de paie, on se le montrait et on discutait ; en entreprise, quand il y en a un qui gagne 1 franc de plus, il se cache pour ne pas le dire. On était une dizaine à avoir quitté et au bout de deux ans, on ne pouvait pas s'y faire, on est revenus...".

Ce sentiment de sécurité du "chez soi" que l'on a hâte de retrouver lorsqu'on est "loin des siens" va être d'autant plus fort qu'effectivement les chantiers vont représenter, la sécurité aux multiples sens de ce terme comme en témoignent ces diverses citations d'entretiens réalisés :

"Les chantiers constituaient la bonne entreprise du coin. Peut-être moins bien payés que dans la chimie, mais les gens n'avaient pas les 3/8, le travail était moins dur, 40h par semaine, la certitude pour les jeunes d'une formation et d'un travail à la mesure de chacun".

"Je suis entré en janvier 48. Auparavant je travaillais dans le bâtiment en tant que maçon, donc pour un problème de santé, je suis rentré au chantier, ce qui m'a bien soulagé au point de vue santé et travail".

"Les accidentés, non, non, ils ne perdaient pas leur place. On leur trouvait toujours une place... ou pointeur ou... Le salaire, non, on n'était pas diminué, mais la progression, ça...".

Ces chantiers navals/société sont donc un peu l'équivalent Port-de-Boucain de "la bonne mère protectrice" du Marseil-

lais. A la seule différence - et elle est de taille - que, contrairement à Marseille, il ne s'agit pas d'une statue inerte qui domine la ville sans liens directs (hormis les pèlerinages annuels) avec la vie des hommes, mais, au contraire, d'un rapport collectif de travail quotidien. Il s'agit d'une construction permanente qui met en acte ou qui concerne peu ou prou toutes les familles ouvrières de Port de Bouc et qui, dans la joie ou la douleur, va petit à petit modeler des habitudes sociales originales (cf. plus haut). Nourrie, imprégnée de toutes les caractéristiques sociales de la population locale, la vie quotidienne des chantiers va donc faire fusionner toutes ces habitudes sociales dans la production d'une identité nouvelle à la fois individuelle et collective : "Les travailleurs des Chantiers navals de Port de Bouc". Cet homme nouveau va naître, se former, devenir un professionnel respecté, apprendre la vie sociale, la lutte et la solidarité dans la "grande famille des travailleurs des chantiers". Cet homme nouveau, cette identité culturelle nouvelle a pour nom "ouvrier de Port de Bouc". Et même si, à l'évidence, tout le monde ne réalisera pas, dans sa pratique sociale, toutes les caractéristiques de ce modèle, certains le feront et il fonctionnera pour tous comme symbole, drapeau, éthique, idéal, patrimoine et identité commune et s'intégrera comme tel dans la culture française méridionale, comme nous allons le voir.

Homme nouveau, identité originale, cela fonctionne en effet tout d'abord dans l'individuel. En premier lieu par la formation, le projet socio-professionnel personnel que tout jeune écolier pouvait faire et ensuite tenter de réaliser :

"Je suis rentré à 17 ans au chantier. Je voulais faire le traceur, parce que ça me plaisait, le dessin tout ça, les tracés... Et on m'a mis avec un ouvrier... J'ai été un moussi, comme on disait... Et je n'étais pas le seul... Tous les jeunes qui voulaient faire un métier, ils étaient comme moi avec un ouvrier... Celui qui voulait apprendre, il apprenait, au contact de cet ouvrier, et celui qui voulait rien faire, il res-

tait cancre. toute sa vie... comme plusieurs que je connais, qui étaient avec moi et qui n'avaient pas moins de... que moi, et qui sont restés cancre, manoeuvres, ils sont restés à la merci d'un autre".

Cette formation-qualification des jeunes fut un problème important, un enjeu technique mais aussi social de premier ordre dans les rapports entre le patronat des chantiers et les structures ouvrières organisées, comme en témoigne l'histoire des structures mises en place à cet effet depuis les cours du soir patronés par la hiérarchie de l'entreprise jusqu'au projet d'école mis en place par les syndicats à l'époque de "l'autogestion locale" de la libération¹.

Ce modèle de rapport au travail fait de recherche d'une qualification personnelle et de responsabilités collectives...

"- Vous ne faisiez pas des luttes ... pour être augmentés, au bureau de fabrication ?

- Ah non, non, non... les luttes, c'est d'abord votre travail hein ? Si vous vous accrochez... c'est comme au traçage, c'est à vous, c'est à moi d'abord à essayer de faire mieux... dans ce bureau aussi, il y avait les débutants, et puis, au fur et à mesure qu'on est plus compétent, qu'on a plus de responsabilités...",

... va marquer profondément plusieurs générations de travailleurs de Port de Bouc.

Un autre aspect "structurant" de ce rapport au travail est le rapport à l'emploi. Nous avons déjà souligné l'importance sociale de la "fluidité" de l'emploi tant aux chantiers navals que dans les autres secteurs d'activité.

Cette fluidité interne et externe créée par les entreprises, les hommes vont s'y adapter et tenter d'en renverser les effets : de source de dépendance vis à vis du patronat ils vont faire une "capacité d'autonomie ouvrière". Et cette autonomie va se bâtir sur un rapport de marchandage où le collectif ouvrier va négocier en permanence la vente de sa force de travail, soit à l'intérieur même de l'entreprise avec le système du "forfait"², soit entre les entre-

1 Pour toutes ces questions de formation-qualification-forfait-itinéraire professionnel nous renvoyons au texte de A. Degenne et J. Duplex, déjà cité.

2 Même renvoi que précédemment.

prises elles-mêmes :

"A l'époque toutes les entreprises, voulaient avoir les mêmes ouvriers... Alors c'était le marchandage... On travaillait là ; le lendemain on discutait : 'tu as vu là-bas, ho !, tu as vu les déplacements qu'ils donnent...' et on changeait. On travaillait à la journée, on n'avait pas de contrat".

Tout cela va contribuer à "modeler" un profil de travailleur assez original que l'on voit s'exprimer à travers les biographies de nombreux ouvriers des chantiers navals et dont nous donnons ci-dessous quelques échantillons-portraits à titre illustratif¹ :

Portrait n° 1 :

"Père d'origine espagnole contremaitre à Pechiney pendant 30 ans. Rentre aux chantiers navals à 14 ans. Traceur, ajusteur, réparateur, a le goût pour le travail varié. Devient chef d'équipe. Part aux USA après la Libération par goût de l'aventure. Ne s'adapte pas et revient à Port de Bouc. Veut réintégrer les chantiers en cherchant appui auprès d'un contremaitre et d'un cadre. Mais à la suite des licenciements s'embauchera chez Terrain et y restera malgré sa déception du contenu du travail et son regret des chantiers navals".

Portrait n° 2 :

"Parents d'origine sarde venus à Port de Bouc pour des emplois non qualifiés dans les grands travaux (terrassment du canal) puis dans l'industrie chimique ou au port. Une soeur travaillera à la sècherie de morue, sa mère tiendra un bar-restaurant. Un frère dessinateur aux CAP. Un deuxième frère électricien dans une entreprise de sous-traitance des chantiers navals. Rentre avec lui comme apprenti électricien pour l'équipement des bateaux. Différents travaux dans les chantiers (peintre de bord, manoeuvre spécialisé) toujours en sous-traitance. Licencié pour activités syndicales et politiques, il se retrouve au chômage et accepte n'importe quel travail : terrassier, calorifugeur, traceur. Rentre comme employé de mairie polyvalent : cantonnier, manoeuvre, électricien, releveur de compteurs d'eau. Finit sa carrière comme concierge, ouvrier d'entretien, animateur".

¹ Ces biographies succinctes ont été présentées dans un texte intitulé : "Système chantiers, système vieille montagne et leur reproduction" par J.-C. Garnier, juillet 1981. Texte inclus dans le rapport collectif dirigé par J.-P. de Gaudemar et réalisé en septembre 1981 pour la DGRST sous le titre Réseaux de mobilisation et marché du travail en milieu urbain.

Portrait n° 3 :

"Père et grand-pères d'origine espagnole riveurs à La Ciotat puis Port de Bouc. Rentre à 16 ans (après le certificat d'études) aux chantiers navals comme traceur. Cours du soir et CAP de traceur. Pas d'avenir en dehors des chantiers selon les parents. Licencié en 1966 à 33 ans. Réembauché à La Ciotat avec la même qualification, abandonne à cause des trajets et pour ne pas quitter Port de Bouc. Stage de soudeur à l'ANPE. Passe et réussit le CAP de soudeur. Embauché pendant le stage par un ingénieur de Provence Industrie. Exige de finir le stage et d'être pris comme OHQ. Après licenciement collectif est réembauché immédiatement par le patron (qu'il connaît) de la SGIG comme chaudronnier. Suite à la faillite de l'entreprise, il tente, avec ses collègues, de monter une SCOP mais renonce vite et monte sa propre entreprise avec deux anciens collègues. Emploie des anciens des chantiers navals et leur donne un salaire en rapport avec la qualification et la prise de responsabilité. A embauché son neveu à qui il apprend le métier".

Tout ceci permet de donner des visages concrets à cet "idéal-type" du travailleur des chantiers navals qui deviendra le symbole de l'ouvrier de Port de Bouc : ce bâtisseur, cet homme de chantiers toujours recommencés, ce reconverti permanent, ce "chef de bande".

Mais ce profil individuel original, bâti à partir des "nécessités" locales, est inséparable d'un fonctionnement collectif qui lui aussi va se forger à l'intérieur des chantiers navals et de l'ensemble de la vie de Port de Bouc ; fonctionnement collectif qui va contribuer lui aussi à créer cette conscience d'appartenance à une collectivité sociale particulière : la classe ouvrière de Port de Bouc. Ce sentiment d'appartenance à un collectif né dans le travail (dont nous avons caractérisé plus haut le fonctionnement fondé sur à la fois des spécificités et une fluidité, des originalités et une forte homogénéité) va être supporté et valorisé par les structures sociales d'action, tant syndicales que politiques, présentes et construites localement et donner naissance à cette identité sociale locale de Port de Bouc. Cette collectivité ouvrière se définit d'abord par la valorisation de son travail :

"Le chantier était renommé pour la haute qualité du travail". Cette qualité de l'ouvrage individuel et collectif permet aux travailleurs de traiter d'égal à égal avec l'encadrement :

"Je suis donc rentré comme moussi, apprenti charpentier-bois... Mais attention, aux chantiers de Provence, il n'y avait aucun ingénieur, ni le directeur, ni le sous-directeur, ce n'étaient que les ouvriers... Oui, il y avait des contremaîtres, on était commandés, mais les ouvriers en connaissaient autant que le contremaître puisqu'ils avaient la même intelligence... et puisqu'il y avait les super-ouvriers, les OHQ comme on les appelait... Ca, des super-cadres, mais attention pas des énarques, sortis des grandes écoles nationales, de X, Y ou Z... Ils avaient fait des études comme nous... mais ils avaient une pratique du travail que même pas les ingénieurs ils le faisaient".

Ceci d'autant que le système des forfaits oblige à cette négociation-rapport de forces permanent :

"Et puis, on se battait pour pas qu'on nous diminue (le nombre d'heures du forfait)... et on gagnait plus souvent que... on arrivait à un compromis".

Autonomie ouvrière relative donc mais néanmoins réelle exprimée à la fois dans la qualification du travail, son organisation, et la qualité de l'oeuvre collective où chacun peut voir la concrétisation de son apport :

"Je dis que tous les travailleurs qui avaient participé à la construction des navires, si le bateau restait sur câle, comme il est resté une fois. Je me rappelle pas moi, j'étais trop jeune, mais j'en ai entendu parler : eh ben, c'était un échec, tout le monde avait les larmes aux yeux pour ainsi dire. Si le bateau était parti comme il faut à la mer, qu'il arrivait presque au fort là-bas, avant que les remorqueurs l'arrêtent, c'était une fierté pour tous les travailleurs, malgré qu'il y avait pas de prime au bout. Tout le monde était content, de son travail uniquement"¹.

Autonomie ouvrière facteur d'identité sociale collective dans et par le travail donc et ce d'autant que l'oeuvre collective ainsi réalisée n'est pas exempte - bien au contraire - d'un symbolisme fusionnel fort :

¹ Souligné par nous, JCG.

"Le bateau, en somme, c'est comme l'être humain, les veines et les artères, sont les tuyautages, les poumons sont la ventilation, le coeur, c'est le moteur, un bateau en construction c'est comme un être humain, foetus qui devient homme".

Donner la vie à un bateau, c'est se reconnaître comme parents collectifs fiers de leur progéniture :

"On était fiers quand même du bateau, comme tous les travailleurs de Port de Bouc, très fiers de nos navires".

Cette parenté par filiation commune va par ailleurs avoir d'autres modes et objets de concrétisation : les luttes sociales.

Nous ne reviendrons pas ici en détail sur ce qui a déjà été amplement décrit et analysé ailleurs¹, sur ce sujet. Mais il est certain que si les chantiers navals n'ont pas été forcément à l'avant-garde de l'action syndicale et politique avant la guerre de 40, par rapport à d'autres lieux d'action sociale comme les industries chimiques ou les ports, ils ont été après la seconde guerre mondiale un lieu central d'expression, dans le domaine des luttes sociales, de l'identité collective.

La période de la réquisition de 45, le lock-out de 49 et la lutte contre la fermeture de 66 vont constituer trois temps forts de la focalisation de la communauté sociale locale sur les chantiers navals. Et ceci pour trois raisons qui, parmi d'autres, nous semblent importantes pour cette question de structuration de l'identité collective. D'abord par le fait, déjà amplement souligné, que, à cette époque, les chantiers navals concernent peu ou prou toutes les familles de Port de Bouc pour qui c'est donc leur entreprise. Ensuite par le fait que les formes de lutte en particulier en 1949 se sont appuyées sur les réseaux sociaux dont nous avons parlé plus haut et ont ainsi mobilisé toute la population - femmes et enfants compris - dans

1 Cf. la note de P. Bouffartigue, déjà citée. Le film vidéo Le coeur d'une ville, op. cité et toutes les publications centrées sur ce sujet réalisées dans le cadre de "l'opération mémoire".

l'organisation de la solidarité et de la lutte (cf. le tour de France en vélo des jeunes et la "conduite de Grenoble" faite par les femmes des travailleurs au directeur des chantiers tous les jours). Enfin, et surtout nous semble-t-il, par l'enjeu que représentent ces luttes sociales non seulement pour les travailleurs des chantiers eux-mêmes mais pour tous les travailleurs de Port de Bouc, pour toute la communauté locale. Et cet enjeu qui traverse ces trois moments sociaux importants est, sous des formes différentes, le même : l'affirmation (1945), la défense (1949) et la survie (1966) de cette identité collective, de cette collectivité ouvrière autonome chez elle c'est à dire sur son lieu de travail et de résidence.

Rien d'étonnant donc à ce que les chantiers navals restent associés dans la mémoire collective (des anciens travailleurs de Port de Bouc comme des nouveaux arrivés) à ces luttes sociales qui ont marqué la construction de l'identité de la communauté locale (un peu comme les guerres qui contribuent à cimenter le sentiment national) ainsi qu'en témoigne cet extrait de l'émission de France-culture déjà citée :

"C. - Elle s'appelle N; le chantier naval de Port de Bouc, qu'est-ce qu'il peut représenter pour une jeune femme, venue d'Algérie ?

N. - Le chantier naval, c'est un respect d'abord, c'est le respect d'une lutte, de toutes les luttes".

Et cette identité "unanimiste interne" : la classe ouvrière de Port de Bouc, forgée ainsi à la fois dans et par le quotidien professionnel et les temps forts des luttes collectives va s'exprimer à travers les organisations syndicales ou politiques qui ont contribué à la créer, à la maintenir et sont en "réciprocité de perspective" avec elle. Etre syndiqué ? quoi de plus "naturel" :

"On peut dire qu'on était tous syndiqués, il n'y avait que la CGT au début, et les ouvriers avec qui on travaillait étaient syndiqués, les délégués on les connaissait et on les voyait tous les jours à l'oeuvre... Alors même que je ne savais pas bien ce que c'était qu'un syndicat, dès 14 ans, j'ai pris ma carte".

Participer aux actions ? quoi de plus normal :

"A Port de Bouc, il n'y avait pas que les chantiers. Je suis rentré au syndicat dès mon entrée aux chantiers. On était 4000. On se connaissait tous. Rares ceux qui ne se syndiquaient pas. Les luttes étaient suivies à 96,99 %".

Sur le plan politique, même correspondance (à partir du lendemain de la guerre de 1940) avec l'idéologie communiste dans la mesure où celle-ci "colle" étroitement avec cette vision d'une "identité collective en lutte" :

"Avoir confiance encore, je le répète parce qu'on le dira jamais assez, avoir confiance aux travailleurs, avoir confiance en soi-même, mener l'action nécessaire là où elle se trouve, à l'école, au lycée, au chantier, n'importe où, dans le quartier, il faut mener l'action là où elle se trouve. N'attendez pas, n'attendez pas le secours du messie, y'en a pas ! c'est pas vrai ! C'est pas vrai, y'en a jamais eu, y'en aura jamais ! Le messie, c'est la classe ouvrière, c'est nous autres ! Voilà qui est-ce qui vous sauvera"¹

... dans la mesure où ce parti avait contribué à créer cette identité... :

"Avant, il y avait un fort courant anarcho-syndicaliste. C'est le PC qui a transformé la lutte de classes"

... et s'était manifesté concrètement comme le moteur du mouvement social :

"La force, c'étaient les militants communistes et le Syndicat des métaux. Si on avait enlevé les militants communistes, eh bien le syndicat des métaux, il se serait ramolli. Il se serait fendu... parce que ce qui maintenait et propulsait le syndicat des métaux, c'étaient les militants communistes..."

Tout ceci débouche sur la production d'une "conscience sociale forte" dans son enracinement local :

"Non, je te dis Port de Bouc et Marseille, c'est pas pareil, hé non ! Il faut dire ce qui est. Quelle classe ouvrière il y a dans la région, comme la classe ouvrière qu'il y avait au chantier de Provence à Port de Bouc ?... Je dis que Port de Bouc, à une époque, était en avant-garde, et nous, nous sommes toujours en avant-garde !"...

¹ Souligné par nous JCG.

... comme dans sa dimension générale :

"Alors, souvent, on prenait des positions revendicatives en général... Il y avait les problèmes de la paix... de l'armement des Américains, alors bien souvent, nous avions en tant que position de classe à prendre position... Tous ces problèmes qui regardaient essentiellement la classe ouvrière en premier"...

Cette identification collective était loin d'être le fait d'une minorité :

"Depuis 48, il n'y a pas eu un mouvement que le syndicat ait demandé de débrayer, que les ouvriers n'aient pas suivi".

Elle s'exprimera, en particulier, à travers les pourcentages records de suffrages communistes aux différentes élections locales ou nationales (entre les deux tiers et les trois quarts des suffrages exprimés)¹ ; ce qui vaudra à la ville l'étiquette de "citadelle rouge". Forcée dans la "matrice" des chantiers navals, elle englobera donc toute la communauté sociale qui se reconnaîtra indifféremment dans l'entreprise ou la localité :

"Mais c'est pour dire que, à l'époque à Port de Bouc, avant 1965, bon, pas qu'on vivait un peu comme au siècle dernier, mais quand même... Port de Bouc, c'était le village pour ainsi dire. Hein, il y avait 7000, 8500 habitants et rien plus. Les chantiers, il y avait un problème aux chantiers, c'était le problème de Port de Bouc. Oh j'ignore pas euh, Kuhlmann qui était, disons une petite aile, ou Lafarge, etc. hé... Ça, je veux dire que tous les Port de Boucains, quand il y avait un problème aux chantiers, étaient concernés, qu'ils soient travailleurs, qu'ils soient membres de la famille ou parents éloignés, et euh... Donc les chantiers, c'était Port de Bouc et Port de Bouc c'étaient les chantiers".²

1 Crétinon, op. cit., pp. 150 à 154.

2 souligné par nous, JCG.

III. PORT DE BOUCAINS D'HIER... ET D'AUJOURD'HUI : LES
"IMMIGRES DE LA TROISIEME GENERATION" OU "UNE VILLE A RE-
NAITRE"¹

Si l'on considère, comme nous venons de le faire, que l'histoire récente de Port de Bouc manifeste l'émergence des conditions de possibilité d'existence, puis d'affirmation d'une identité sociale nouvelle, la construction d'une communauté sociale locale originale sur la base de migrations très diversifiées, une double question subsidiaire mais non mineure se pose :

- 1) Comment cette nouvelle identité sociale produite localement s'articule-t-elle alors avec les identités originelles (ethniques et culturelles) d'un côté et avec l'identité culturelle et nationale française de l'autre ?
- 2) Comment cette identité nouvelle, fruit d'une situation économique et sociale et d'une conjoncture historique spécifiques, se transmet-elle aux générations suivantes lorsque les conditions concrètes qui ont concouru à sa production sont modifiées ? Quel parti peuvent-elles en tirer pour leur vie actuelle ?

Autant la réponse à la première question nous semble simple et découler logiquement de l'analyse théorique et concrète que nous venons d'opérer autant la seconde réponse nous semble "ardue". Car en effet, ce type de question sociale commence à faire sentir son importance et son urgence ((elle a été posée parfois, en effet, avec violence au cours de certaines manifestations de "l'opération mémoire" à Port de Bouc).

Mais cette question va bien au-delà des limites de Port de Bouc et on la rencontre dans l'actualité de tous les jours par exemple avec le problème des immigrés dits "de la deuxième génération". Peu de recherches se sont attaquées à l'analyse

1 D'après le titre d'un spectacle de Paul Fructus proposé dans le cadre de "l'opération mémoire" en 1982 à Port de Bouc.

concrète de ce genre de problème¹. Peu de réflexion théoriques ont tenté de répondre à ces questions fondamentales de la vie humaine en société : comment l'héritage social passé se transmet-il aux générations futures ? Comment celles-ci l'actualisent-elles, le remodèlent-elles pour s'en servir comme d'un patrimoine que l'on reçoit utilise, transforme, enrichit... ou dilapide ? Comment la "mémoire sociale" fonctionne-t-elle et est-elle utilisée comme expérience du passé mise en acte dans le présent et l'avenir ?²

Plutôt qu'une réponse générale, nous nous contenterons, en ce qui nous concerne, de fournir un certain nombre d'éléments concrets tirés de l'analyse des entretiens effectués sur Port de Bouc qui touchaient ce sujet.

A. Quelle "place sociale" pour cette identité nouvelle ?

Pour répondre à cette question, il nous faut rappeler ici, au préalable, ce que nous avons dit dans la première partie de ce texte concernant la "problématique" de l'insertion sociale des immigrés : seule une vision en termes "d'intégration" (au sens "d'imbrication dans") nous semble permettre de rendre compte à la fois du maintien des spécificités culturelles originelles et de la revendication forte d'intégration originale à la société française en tant que culture et identité nationale. Car ce que l'on a pu constater effectivement dans l'analyse de la production de cette identité sociale nouvelle qu'est la "communauté sociale locale de Port de Bouc/classe ouvrière de Port de Bouc", c'est bien que cette nouvelle identité se nourrit des anciennes mais ne les "avale pas". Elles sont toujours

1 Nous rapprocherons cependant nos tentatives personnelles de celles effectuées par Nicole Beauvin-Navascues, telles qu'elle les a formulées dans une communication au colloque de Toulouse de septembre 79 : Production et affirmation de l'identité, in GRECO 13, Recherches sur les migrations internationales, 1-1980, puis dans son projet de recherche au CNRS intitulé "Les réfugiés de la guerre civile espagnole en France et leurs enfants", 1980.

2 Cf. à ce sujet les textes de R. Cornu, "Le Vif saisit le Mort : pratiques sociales et mémoire collective", juillet 1981, et l'article paru dans le n° 5 des Cahiers de la Mémoire, Mémoire d'aujourd'hui, mémoire pour demain.

présentes et actives sous des formes variées suivant les époques. Etant donné qu'existent localement - comme nous l'avons vu - les conditions de cette "permissivité sociale", ces identités culturelles originelles ne sont pas concurrentes de l'identité nouvelle qui se construit avec elles, à partir d'elles comme l'indique bien cette citation tirée de l'émission de France-Culture :

"J. - Moi je suis né à Port de Bouc, d'origine espagnole, ne connaissant pas l'espagnol, à 7 ans on m'a foutu à l'école, je me ressens dans la peau d'un fils d'émigré comme aujourd'hui le jeune Maghrébin. J'ai appris à me réaliser dans un groupe multi-culturel et je dis ça c'est bon",

ou cette déclaration - au cours de la même émission - d'une jeune femme d'origine algérienne récemment émigrée à Port de Bouc :

"N. - ... Il y a le problème en même temps qu'on ne veut pas avoir une identité complètement occidentale et nier nos racines, et en même temps, on ne veut pas non plus rejeter toute la richesse que l'on a pu acquérir en même temps ici pour reprendre nos racines. Alors le problème, c'est toujours ce problème de racines finalement. Mais, à travers les deux, il y a aussi l'émigration qui a formé autre chose. Et cette autre chose, aujourd'hui, on peut l'appeler : une culture émigrée, qui est faite de ces deux richesses qui font un beau mélange en même temps".

Mais si cette "reconnaissance sociale" de la pluralité ethnique et culturelle a fonctionné à Port de Bouc à l'intérieur même de la production d'une identité collective locale, qu'en est-il de la reconnaissance sociale de cette identité originale produite localement dans la société française en tant que telle ?

Du point de vue des Port-de-Boucains, et en particulier de ceux qui ont été parmi les éléments actifs de la construction de cette identité sociale nouvelle et qui en sont encore actuellement les "symboles-porteurs", la revendication est claire et passe par une vision nette de l'intégration de cette création sociale nouvelle dans l'ensemble de la société française :

"Z. - Je me souviens quand j'étais jeune, il y avait peut-être autant d'émigrés nord-africains, il y en avait peut-être autant que maintenant. Et ces émigrés là, je prendrai le père de Mme H., le brave S. S., il était Arabe ; il mangeait pas du khalouf, mais S. était Français de coeur au même titre que celui qui avait des ramifications de siècles ; il était réellement Français. Et S., ça a été un constructeur, pas de Port de Bouc, un constructeur de la France à l'image de tous ces Nord-Africains qui sont venus, ça a été des bâtisseurs de la France ces hommes-là, et ils ont laissé leur santé et ils ont laissé leur vie. Voilà ce qu'était cette émigration et ajoutez l'émigration italienne, l'émigration espagnole et enfin l'émigration grecque qui ont été les quatre migrations marquantes dans notre coin, dans notre région".

Cette intégration n'est donc pas vécue et revendiquée comme une assimilation-fusion-dilution-décalque comme nous l'avons dit en début de ce texte, cette intégration est placée au niveau de l'acte de "producteur social". Si ces travailleurs d'origines diverses se sentent et se veulent avec autant de fierté Français de nationalité et de culture, c'est par le biais, non de leur héritage historique, mais de leur rôle actif de "bâtisseurs de la France". Ils s'estiment être des créateurs à part entière, depuis Port de Bouc, à Port de Bouc, à travers Port de Bouc, d'une autre identité sociale, nationale cette fois¹. Et l'on pourrait faire ici le parallèle, en reprenant la comparaison déjà donnée avec les USA, avec la force de revendication de l'identité nationale et culturelle américaine chez ceux qui pourraient avoir toutes les raisons de la récuser violemment à savoir les descendants des esclaves africains importés de force.

Est-ce à dire que ce processus de construction perma-

1 Et l'on retrouve ici la question maintenant courante du rapport entre le local et le global ; ce qui nous permet d'affirmer une nouvelle fois qu'il n'y a pas selon nous deux réalités différentes, disjointes ni d'espaces plus ou moins emboîtés, il s'agit en fait dans l'affirmation d'identité sociale qu'elle soit familiale, de communauté locale ou de nationalité du même acte de positionnement social aux dimensions multiples... comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire dans un article intitulé "Places sociales, groupes sociaux localisés et alliances de classe" paru dans la Revue Société Française, Cahiers de l'IRM, n° 5, janvier 1983.

nente d'une communauté sociale par intégration des apports originaux de "producteurs sociaux" très divers est socialement reconnu comme tel ? Loin s'en faut, en France tout au moins. Et pour l'expliquer, il faudrait sans doute faire appel - outre les conditions de rapports de domination de classe dont nous avons déjà parlé plus haut - aux conditions historiques qui ont présidé à la construction de la nation, de la culture et de la langue françaises¹.

On peut cependant noter qu'à la suite des migrations importantes qui ont "alimenté" la société française depuis le début de l'ère industrielle et notamment des problèmes sociaux qui se sont posés dans la dernière période (en particulier avec l'immigration Nord-Africaine) un début de reconnaissance sociale du phénomène, en tant que tel, semble se manifester comme l'indiquent les références et citations données au cours de l'émission de France-Culture que nous reproduisons ci-dessous :

"Vous savez qu'il n'existe vraiment aucune histoire de l'immigration, en revanche, on trouve pas mal d'études et de revues à caractère sociologique sans oublier l'action du CEFISEM-CEFREM dont nous vous avons parlé l'an dernier. Je voudrais vous citer par exemple, d'Henri Lemane : "Le retour des émigrés algériens" publié en 82 au Centre d'Informations et d'Etudes sur l'Emigration. Vous avez aussi le n° 86 de la Revue Pour qui est parue chez Privas à Toulouse en décembre 82, son titre est "Vers une société inter-culturelle" et puis encore le numéro spécial de février 83 de la revue Projet : "Ces étrangers qui sont aussi la France", enfin le numéro 124 de mars 83 du Comité de Liaison pour l'Alphabétisation et la Promotion et des échos de son dernier colloque. Vous aurez aussi, ça c'est au futur, les Actes qui seront publiés ultérieure-

1 Cette construction s'est faite en particulier par conquêtes successives de territoires et de peuples nouveaux à qui chaque fois a été imposée l'identité de ce qui n'était au départ que l'Ile de France, avec "laminage" des cultures, langues et identités sociales locales, alors que d'autres exemples de nations "produites" différemment ne semblent pas manifester sur ce terrain les mêmes réticences quant à la reconnaissance de la pluralité d'identités culturelles qu'elles recèlent (en particulier certaines sociétés latino-américaines multi-raciales, fruits de brassages ethniques et culturels multiples).

ment d'un autre très important colloque qui vient de se tenir à Créteil à l'initiation de Gils Verbonte et dont l'une des conclusions dit ceci : écoutez la, elle est vraiment importante : "La présence de communautés culturelles différentes au lieu d'être considérée comme une source de conflits, devra bien au contraire être prise en compte comme un moyen de renforcer l'unité nationale et d'aider la société à sortir de la crise qu'elle traverse y compris de la crise économique".

C'est bien ce type de problème que posait un des participants à cette émission lorsqu'il concluait :

"Quand on demande à des gens de s'intégrer dans une culture nationale, peut-être on leur refuse le droit à la différence et c'est peut-être ce droit-là qu'ils revendiquent... car, loin de localiser en fait une petite culture minoritaire : celle de Port de Bouc, la culture Port de Boucaine est une composante de la culture nationale..."

B. Forces et faiblesses d'un patrimoine social déstabilisé

1966 : Les chantiers navals de Port de Bouc ferment¹
Que devient cette identité sociale "forte" alors même que les conditions qui ont contribué à sa constitution semblent éclater, que son support essentiel disparaît et que les conditions sociales des travailleurs de Port de Bouc se modifient radicalement ?

Comment les générations suivantes, qui "naissent socialement" dans les nouvelles conditions intègrent-elles ou non l'acquis de leurs aînés ?

Autant de questions qui restent ouvertes et qui mériteraient de nouveaux développements de recherches centrées spécialement sur ces problèmes, mais pour lesquelles nous tracerons ici quelques pistes exploratoires très sommaires. Car la question qui se pose est bien en effet la suivante : "Que reste-t-il de tout cela ?". Lorsque l'on sait que la place occupée par les chantiers navals est restée pendant quinze ans un trou béant au milieu de la ville,

1 Cf. le film vidéo Le coeur d'une ville, déjà cité.

que petit à petit, la population ouvrière de Port de Bouc a éclaté, essaimé sur les différents lieux de travail du pourtour de l'Etang de Berre et à Fos sur Mer...

C'est cette question que formulait P. Fructus dans la partie terminale de son spectacle Désert éclaté avec la force de l'émotion propre à l'expression artistique :

"Oh, Camarades, vous allez pas le laisser partir ce bateau ?... Mais qu'est-ce que vous avez à rester plantés comme des tacades ?!

Vous avez envie d'y aller, vous, à La Ciotat ?

Alors à cinquante ans, on prend la valise de nos grand-parents, on se remet sur les routes ! Vous avez du travail s'il vous plaît ?... Vous avez du travail ?

Alors, tout ce qu'on a fait ensemble, c'est pour en arriver là...

Mais qu'est-ce que vous avez à rester là ? qu'est-ce que vous voulez ? Vous voulez vous laisser déboulonner comme les machines ? Qu'est-ce qu'il vous restera entre les mains après ?...

Ou encore les enfants, les enfants une fois que ce bateau, la mer l'aura avalé, qu'est-ce qu'il leur restera ? Vous pouvez me le dire, ça ? qu'est-ce qu'il leur restera ? qu'est-ce qu'il restera à nos enfants ?"

C'est cette question qui a été l'objet de débats passionnés au cours de "l'opération mémoire" manifestant par là son actualité sociale brûlante :

"J. - Alors moi, je voudrais savoir, euh, ce qui nous reste à nous en tant, en tant que jeunes, j'ai écouté un peu le... le pourparler là, ce qui s'est dit à... Des gens qu'ils ont travaillé aux chantiers... Moi, personnellement, j'ai... des oncles, des... un grand-père... mon père y a travaillé... euh, j'en ai trouvé, j'en ai tiré beaucoup de leçons, de cette lutte qui a été menée.. enfin... ce temps qui est passé... et je voudrais savoir ce qui nous reste à nous, en tant que jeunes... dans la région. Nous, on a dit à l'école, travaillez, vous êtes sûrs de trouver du travail en sortant, alors moi, je voudrais savoir... dans la région moi, je vois qu'il y a pas grand chose, hé... enfin... si on est soudeur, ça va... si on est chaudronnier, euh..., si on est tuyauteur ou alors peintre, ça va... Mais si quelqu'un par exemple comme moi qui... à cause de ses yeux ne peut pas souder... qui, à cause d'une, d'une allergie, ne peut pas être en chaudronnerie, qu'est-ce qu'il lui reste, alors, qu'est-ce qu'on fait ?... On va en Lorraine ? C'est les Lorrains qui viennent ici et nous on va en Lorraine... On fait un changement de région... Voilà. Moi je voudrais savoir

d'abord à quoi elle a servi cette lutte... euh... des anciens de Port de Bouc, et, euh... je me pose pas mal de questions, j'aimerais qu'on y réponde".

C'est cette question que nous allons essayer d'éclaircir sommairement à partir des entretiens réalisés avec

- les Port de Boucains d'hier et les problèmes liés à leur reconversion,
- les Port de Boucains de demain et la manière dont ils préparent leur avenir.

1. Une "personnalité sociale" qui a "la peau dure"

En premier lieu, il convient de remarquer à propos de la reconversion personnelle de beaucoup d'anciens travailleurs des chantiers navals de Port de Bouc que ce que nous avons qualifié "d'idéal-type" du travailleur des chantiers symbole de l'ouvrier de Port de Bouc continue à fonctionner après les chantiers et ailleurs.

Les portraits présentés plus haut sont là pour confirmer, dans les "trajectoires professionnelles" post-chantiers, le maintien des principales caractéristiques de cette "nouvelle race de travailleurs". Habités à la vente permanente de leur force de travail, ils vont continuer à circuler d'entreprise en entreprise dans des tâches et des postes parfois très divers, utilisant tout autant leurs qualités techniques de professionnels qualifiés aptes à la reconversion rapide que leurs qualités sociales de promptitude à l'intégration dans un collectif de travail et de prise de responsabilités pouvant aller jusqu'à la création de sa propre entreprise. Se satisfaisant rarement d'un emploi fixe répétitif ne faisant pas appel à leurs qualités d'initiative sociale et professionnelles, ils vont utiliser à fond les réseaux sociaux anciens (en particulier la "confrérie" des anciens des chantiers) ou nouveaux dans des positions de polyvalence professionnelle (par exemple dans des tâches "d'entretien") très souvent gérées dans un cadre de "sous-traitance". Est-ce à dire qu'il s'agit

là d'une volonté délibérée de "nomadisation" de la part de ces travailleurs ? La question est plus complexe que cela car il faut bien voir aussi que le système industriel local depuis les années 60 est marqué par cet éphémère des structures d'emploi où la sous-traitance prend une place de plus en plus marquante avec l'utilisation intensive par les quelques grandes entreprises permanentes (type Solmer, ou Ugine Aciers ou la pétrochimie) des agences de main-d'oeuvre temporaire, en particulier pour leurs travaux non directement productifs¹.

Ce qui est clair c'est que les travailleurs anciens des chantiers manifestent, dans un tel contexte, une adaptabilité beaucoup plus grande, nous semble-t-il, que d'autres ; adaptabilité qui n'est pas le fait du hasard, mais de la rencontre entre ces nouvelles nécessités et leur "entraînement" antérieur à évoluer dans un cadre de travail très semblable, sur beaucoup de points². C'est ce que traduit cet autre portrait d'un ancien des Chantiers Navals :

Portrait n° 4 :

"Père contremaître - entretien aux CAP. Oncles traceurs. 10 membres de la famille travaillent aux CAP. Ne passe pas le certificat d'études car entraîné au travail comme traceur à 14 ans par un de ses oncles. Suit les cours du soir et passe le CAP. Passe à la ventilation avec un oncle chef d'équipe. A la suite de problèmes de santé passe au bureau d'études. Considérant son salaire trop bas (pas assez défendu par le cadre et sans possibilité de promotion), il quitte les CAP à 39 ans. Travaille comme OP2 électricien dans une entreprise de Marseille dont son beau-frère est le patron. A 44 ans, rentre aux dragues de Fos en 1968 comme cuisinier grâce à un ouvrier des CAP. Travail de nuit mal payé. A 45 ans mécanicien OHQ au pont autoroutier de Martigues, travaille 17 h/jour mais est licencié. Chômage pendant 7 mois puis employé à une quincaillerie de la Lègue. S'en va car salaire trop bas. Fait de la re-

1 Cf. la thèse de Y. Broda, Problématique de la sous-traitance et du travail temporaire : analyse d'un cas. La zone de Fos et le système Solmer, Aix-Marseille, 1977.

2 Cf. à ce sujet le texte de A. Degenne et J. Duplex.

production.

De 50 à 57 ans, chaudronnier à la SGIG. Chef d'équipe sur le chantier de Fos pendant 4 ans (pour le compte de Solmer, Ugine Acier, PCUK), puis à EDF Ponteau. A la faillite de l'entreprise, cherche à relancer par une SCOP. Maintenant, chômage et attend la "pré-retraite".

Est-ce à dire également que tous les anciens des Chantiers Navals mettront en oeuvre ce profil de "bâtitteur" que nous avons qualifié de "reconverti permanent" et "chef de bande" ? A l'évidence non. Il est vraisemblable que seuls ceux qui, déjà aux temps des chantiers navals, avaient la capacité personnelle et sociale de fonctionner de cette manière continueront à le faire, et il ne s'agit sans doute pas de n'importe qui¹. Nous pensons, cependant, que le modèle social dominant de "constructeur" créé aux Chantiers Navals a continué à fonctionner, en tant que tel, pour tout le monde, même réalisé par une partie seulement de l'ancien collectif ouvrier, ce qui était d'ailleurs déjà le cas, à notre avis, dans les chantiers navals eux-mêmes.

En second lieu, la force de ce "modèle social" de travailleur créé dans et à travers les chantiers et devenu symbole identitaire pour toute la communauté locale va continuer à se manifester dans les itinéraires personnels des individus mais cette fois de la génération suivante, celle qui n'a pas ou peu connu les chantiers navals. Comment s'opère donc la transmission de cet héritage ?

Nous avons déjà tenté de dégager quelques principes sur les modalités de cette "transmission" et d'actualisation de cet héritage par les jeunes actuels de Port de Bouc, grâce à des entretiens réalisés auprès de jeunes actifs de 20-22 ans². Nous les reprendrons ici en les systématisant.

Tout d'abord - mais cela est-il étonnant après tout ce que nous venons de voir - on constate que tous les projets

1 On renverra ici, une fois de plus, au texte de A. Degenne et J. Duplex

2 in, le texte cité plus haut, p. 37.

ou les débuts de réalisation, professionnels de ces jeunes sont marqués, que ce soit en positif ou en négatif, par ce type social particulier de "producteur ouvrier" issu des Chantiers Navals. Que ce soit pour le reproduire ou le rejeter et tenter d'en prendre le contre-pied, tous les modèles mis en oeuvre par ces jeunes se positionnent d'emblée par rapport à cet "idéal-type" défini plus haut.

Ainsi, si l'on veut, à grands traits, schématiser ces deux attitudes inverses, on peut dire que cela se traduit par deux profils :

- Celui des "reproducteurs" commence par la formation en école qui s'arrête généralement au CAP (obtenu ou non). L'arrêt de cette formation se fait pratiquement toujours sur initiative du jeune lui-même qui - appuyé ou non par son milieu familial - souhaite "rentrer au travail" contre l'avis souvent de ses professeurs.

Cette entrée au travail n'est cependant pas couronnée de succès car dans la plupart des cas, c'est de "l'entrée au chômage" dont il faudrait parler : pas d'emploi dans la spécialité, recherches infructueuses.

Tout ceci conduit généralement à l'intérim et à l'acceptation de n'importe quel travail souvent non qualifié (montage, manutention).

C'est alors que le milieu d'origine (parents directs ou collatéraux issus des chantiers et continuant leur carrière dans l'optique "système chantier") intervient et par le biais des réseaux caractéristiques de ce système permet l'obtention d'un emploi.

La correspondance entre formation reçue à l'école et emploi trouvé par le réseau n'est pas du tout obligatoire et souvent plus fortuite que recherchée car cette entrée au travail par le réseau familial et social signifie généralement pour le présent comme pour le futur de l'activité professionnelle l'adoption par le jeune travailleur du fonctionnement du système chantier. Cela signifie que l'on va chercher le travail où il est, quel qu'il soit et on s'y adapte (y compris en refaisant une formation) sans tenir

compte de la formation de base reçue (qui peut être considérée alors plus comme une base de niveau de savoir-faire que comme une qualification précise à laquelle l'emploi doit correspondre) et en jouant la carte des réseaux du milieu.

Ce profil peut être illustré par le portrait suivant :

Portrait n° 5 :

"CET. Y prépare le CAP de mécanicien-entretien par goût du travail varié. A 17 ans, réussit la pratique, échoue la théorie.

Ne redouble pas car désire travailler. Les professeurs lui disent qu'il a pourtant des chances.

Chômage.

Ecrit systématiquement. Refus car pas d'expérience. A la Mairie, pas de postes.

Diverses agences intérimaires. Accepte n'importe quoi : manutentionnaire, monteur. Chômage. Service militaire.

Père et oncles ex-soudeurs des CAP.

Père reconverti comme ajusteur au port autonome de Caronte.

Futur beau-père (ex-CAP) chef d'équipe aux ateliers de Fos, puis dans une entreprise de ferronnerie puis ailleurs (retrouve chaque fois du travail sans problème après licenciement ou fermeture).

Futur beau-père le fait rentrer dans les boîtes où il travaille chaque fois comme monteur.

Parents lui conseillent de se reconvertir car pas de débouchés dans sa branche.

Vient de s'inscrire à un stade de soudeur de 6 mois à Marseille.

21 ans actuellement.

Le stage de soudeur auquel il vient de s'inscrire lui permettra de trouver du travail par l'intermédiaire de ses oncles.

Autre possibilité : les transports. Va passer le permis poids lourds (l'oncle moniteur auto-école) et pourra y trouver du travail par les connaissances de son père.

Fiancée au chômage mais ne cherche pas et ne remettent pas leur mariage car assurés de l'aide des parents.

Sa propre branche étant saturée, recherche d'autres pistes sur conseils des parents et en rapport avec les relations potentielles de ceux-ci".

Le profil des "contestataires" commence lui par une formation en école, souvent poursuivie jusqu'au bac technique (obtenu ou non). Cette formation est, elle aussi, suivie du chômage.

Mais, à la différence du cas des "reproducteurs", le niveau d'aspiration au travail est tel qu'il conduit dans

certains cas à refuser de trouver n'importe quoi, à refuser les travaux non qualifiés que l'on peut obtenir par l'ANPE ou l'intérim.

Ce refus de "faire n'importe quoi" s'assortit d'un rejet du milieu d'origine et du "système chantier" en tant qu'univers social et professionnel.

"L'esclavage du travail industriel ouvrier" qui caractérise grosso modo l'image du monde parental que l'on rejette fait place à une double possibilité inverse que l'on peut schématiser de la manière suivante :

- le travail comme "profession" avec ce que cela implique comme idées de qualification et niveau social élevés en même temps que de stabilité ;
- ou bien l'activité sociale comme "qualité de la vie" avec les idées essentielles de "liberté d'action" de priorité à l'intérêt de l'activité quelle qu'elle soit.

Dans le premier cas, on peut dire que ce qui est rejeté dans le système d'origine c'est le travail à n'importe quel prix y compris celui de la non qualification et de la pérégrination fréquente alors que sont retenus - quoique transposées à un niveau supérieur - les valeurs de "réalisation par le travail" et de "réseaux socio-professionnels supports valorisants".

Dans le second cas, c'est l'inverse. Le travail en tant que tel est dévalorisé, de même que les réseaux en tant que milieu social, alors que sont conservées - et transposées dans ce nouvel univers - les conceptions "périgrinantes" de l'activité : peu importe l'activité pourvu qu'elle soit gratifiante culturellement ou/et qu'elle permette d'obtenir les moyens de subsistance, le changement fréquent ou la poly-activité étant un des moyens de concilier ces deux exigences.

C'est ce dernier profil - caractéristique selon nous de "l'inversion" du modèle de départ - que nous illustrerons par ce portrait n° 6 :

"CET : CAP électro-mécanique. Professeurs lui conseillent de continuer.
lère spéciale à Marseille comme interne et BAC F3.
Ecrit sans succès.

Refuse de faire de l'intérim.

Refuse de faire le stage Barre car ne débouche pas sur emploi fixe.

Grand-père maternel traceur aux chantiers.

Grands-parents paternels artisans du transport à Fos.

Père CAP de secrétariat ; travaille avec ses parents puis rentre à la CFR (travail posté au laboratoire)

Remet en question la vie des parents :

- contraintes du travail posté

- voir toujours les mêmes

- obéir aux ordres des chefs.

Rejette Port de Bouc (que des Gitans et des étrangers) et les anciens copains du CET.

Fait de l'animation culturelle (centre aéré, centre culturel, stages de ski, moniteur de camp de vacances)

S'est fabriqué un tour de potier ; fabrique de nombreux objets et compte s'associer avec une copine décoratrice.

21 ans actuellement.

Cherche activement un emploi pour amasser de l'argent.

Cherche à s'installer à son compte ou avoir une certaine indépendance :

- animation (stages, camps, etc. rémunérés)

- monter sa boîte de réparation et installation électrique,

- faire de l'artisanat culturel (poterie).

Conçoit le travail en usine temporairement pour subvenir aux besoins (ex. remplacements en raffineries).

De même pour l'installation à son compte : temps partiel pour compléter.

La véritable activité est l'artisanat. Ne possède pas la technique, mais suffisamment passionné pour l'acquérir.

S'adapte aux modes pour vendre et se sert du réseau familial.

Activités au noir : ventes d'objets, réparations de voitures.

Parents réticents mais bienveillants et admiratifs lui fournissent une maison pour faire son atelier de potier".

Quels sont les facteurs de discrimination entre ces deux profils ? Qu'est-ce qui engage dans l'un plutôt que dans l'autre ? Le niveau de formation reçu ? Les structures du milieu de départ et en particulier le niveau de qualification du père ? La cohésion et l'activité toujours existante (ou l'inactivité) des réseaux etc.. ? Autant de questions qui restent à explorer.

Peut-on dire par ailleurs que tous les jeunes actuels de Port de Bouc réalisent de cette manière aussi dichotomique l'héritage de leurs anciens ? Sûrement pas. Beaucoup

de "reproducteurs" incluent également des éléments de contestation et ceux qui prétendent contester le modèle antérieur ne font que parfois le reproduire en l'inversant. Peut-on dire également qu'il y a là la manifestation d'un problème social typiquement "Port de Boucain" ? Sans doute pas. Nous verrons plus loin que cette crise des modèles parentaux du travail en milieu ouvrier est vraisemblablement liée à une destructuration de la réalité même de ce travail productif caractéristique d'une époque historique relativement précise et que cette crise qui s'est manifestée à Port de Bouc est en fait un phénomène d'ensemble.

Ce qui est sûr toutefois, c'est que cette problématique de l'héritage en termes d'identification/ruptures et de renversements/transposition marque bien en tout état de cause la force du modèle de départ dont les effets se sont encore sentir à la fois sur les structures mentales et les pratiques des générations suivantes.

Ce que nous venons de dire à propos de la permanence de l'acquis social en matière d'itinéraires professionnels des anciens ou des jeunes générations peut être également vérifié, sur un plan collectif, cette fois, et ceci sur plusieurs niveaux.

Concernant tout d'abord la permanence d'une communauté sociale forte, la fermeture des chantiers et ses conséquences a été un coup très dur mais n'a pas, pour autant, fait cesser du jour au lendemain ce qui était le ressort permanent à la fois collectif et individuel : cette vision d'une collectivité en lutte pour son existence :

"Figurez-vous, quand on a perdu la bataille des chantiers, je vous ai dit tout à l'heure que nous avons pas abandonné ; il y en a qui ont été obligés de s'expatrier parce que quand il y a pas de travail, on meurt de faim, mais il y en a qui ont pu travailler aux environs. Ils ont continué à batailler pour que Port de Bouc existe, pour que leurs enfants vivent à Port de Bouc. Je sais pas, moi, c'est vrai qu'il y a des chômeurs : il y a 2000 chômeurs à Port de Bouc, mais Port de Bouc s'est agrandi de 10 000 habitants, 50 % de population, 80 % de plus de population en 3, 4 ans. C'est vrai qu'il y a des chômeurs. On avait fait des projets sur Fos : après il y a eu

30 000 emplois, il n'y en a eu que 10 000 de créés, mais on se bat toujours pour qu'il y ait des emplois, qu'il y ait des usines de transformation. Alors ceux qui ne voient pas cette lutte-là à côté de celle des souvenirs, on a perdu une bataille mais, nous on veut vivre et les Port-de-Boucains qui sont ici, ils se battent pour vivre y compris les chômeurs, ils se battent pour vivre".

Et s'il est évident qu'une telle volonté de perpétuation de la collectivité locale a été prise en charge en particulier par ceux qui en étaient les premiers responsables (c'est à dire les élus municipaux dont la plupart étaient issus de l'époque des chantiers), le soutien collectif n'a pas manqué à un tel projet et ne s'est pas démenti ni en force ni en orientation idéologique et politique. Ce qui est confirmé par l'analyse des résultats des scrutins politique aux divers niveaux (depuis les municipales jusqu'aux présidentielles) depuis la fermeture des chantiers jusqu'à la période très récente où les pourcentages obtenus par l'équipe en place sont toujours équivalents à ceux qu'ils étaient autrefois (entre les deux tiers et les trois quarts des suffrages exprimés)¹.

Concernant par ailleurs la force du vécu du sentiment identitaire et d'attachement à la "mère patrie locale", là non plus le séisme de la fin des chantiers n'a pas entraîné de cassure à ce niveau tout au moins en ce qui concerne la population ancienne de Port de Bouc (nous verrons plus loin que les nouveaux arrivés ne se situent généralement pas, eux, de la même manière). comme en témoignent ces citations :

"Z. - Mes filles parlent l'espagnol. Elles parlent même... j'en ai une qui parle même le catalan. Elle travaille dans une faculté à Barcelone. Elle est professeur d'anglais, elle est Française, elle professe l'anglais et elle parle catalan... Elle se sait Française, elle se sait surtout Port-de-Boucaine".

"P. - Alors justement, j'ai un fils qui a 22 ans et il voyage et de partout où il passe, il dit : "je suis de Port-de-Bouc", ça me fait beaucoup plaisir,

1 Crétinon, op. cit., pp. 150 à 154.

"et mon père travaillait, il était un ouvrier du chantier des ateliers de Provence".

"Et maintenant, je crois qu'il y a des jeunes qui ont 17-18 ans, ils sont Français alors de 3 à 4 générations, on peut pas leur dire quand même : va à ton pays ! Parce que leur pays, c'est Port de Bouc".

On peut donc dire que "l'identité sociale forte" dont nous avons dégagé les processus de constitution à travers les chantiers navals qui a permis de cimenter en une collectivité très soudée des populations apparemment très hétérogènes continue de structurer les rapports sociaux tant à travers les pratiques concrètes des individus que les "superstructures" collectives manifestant ainsi sa "force de vie". Est-ce à dire que rien n'a changé sous le beau ciel de Port de Bouc ?

2. Quels nouveaux supports pour une identité en crise ?

Car effectivement, le soleil de Provence brille toujours sur la ville mais n'est-ce pas un "soleil amer" ?¹ Comme le laisserait penser cette déclaration d'un jeune enseignant :

"Moi, je ne suis pas originaire de Port de Bouc, j'y suis malgré moi et cette ville, je la hais ! Mais je vois à quel point on a rendu la vie inhumaine aux gens qui y habitent. Ce que le spectacle m'a permis de comprendre, ce n'était pas seulement que c'était une ville morte, mais que ça avait été une ville assassinée".

Car en dépit du maintien de structures sociales fortes, l'identité de la collectivité locale est en crise. Et la crise est profonde car elle affecte ce qui a été à la base de sa structuration, ses racines profondes.

Elle affecte en premier lieu ce que nous avons qualifié de "condition déterminante" : les formes de vie sociale liées à l'activité productive en tant qu'éléments de structuration de l'homme social. Car l'arrêt des chan-

¹ Cf. titre de l'émission de France-Culture dont nous avons extrait un certain nombre de "phrases clefs".

tiers de Port de Bouc constitue, nous semble-t-il, beaucoup plus qu'une simple fermeture d'entreprise fruit d'une évolution conjoncturelle dans un secteur donné.

L'arrêt des Chantiers navals en 1966, c'est l'expression dans une branche donnée, pour un lieu donné, d'une mutation d'ensemble de la structure industrielle française.

C'est devenu une banalité que de dire que les années soixante ont constitué un tournant dans l'histoire française et en particulier ont été marquées par le passage de l'économie à un stade monopoliste. Ce phénomène d'ensemble qui va s'opérer dans les diverses branches d'activité à des rythmes et sous des formes diverses mais dont la généralité ne fait plus de doute s'est traduit par ce que l'on a appelé le "redéploiement" des structures productives en fonction des nouvelles nécessités économiques et financières.

Ce redéploiement opéré, à la recherche de nouvelles conditions de rentabilité du capital, va se traduire concrètement par des phénomènes de spécialisation d'activités, sur des "créneaux" ou dans des lieux particuliers considérés comme seuls capables d'assumer cette rentabilité nouvelle nécessaire. Et, a contrario, cela va impliquer des délocalisations, abandons, reconversions, opérées dans le tissu industriel ancien, réorganisations, dont on a pu analyser les mécanismes dans toutes les branches d'activités et quel que soit le niveau d'importance des unités ou des localités de production¹.

Et l'un des critères de base pris en compte pour la détermination du maintien ou non de l'activité² a été la capacité ou non de la structure industrielle locale existante à intégrer, sans coût financier majeur, de nouvelles conditions de productivité du travail.

Cette nouvelle productivité du travail allant généra-

1 Cf. à ce sujet, les analyses effectuées dans 33 villes moyennes de la région Rhône-Alpes au cours de l'étude menée pour l'OREAM R-A et Economie et Humanisme par B. Ganne, J.-C. Garnier et alii en 1973-74, et les recherches récentes menées dans le cadre de l'OCS à Manosque et Martigues, cf. Cahiers de l'OCS, vol. IX, 1982.

2 Outre les autres facteurs non moins essentiels comme ceux par exemple de la spécialisation du capital selon son importance dans tel ou tel créneau et de la répartition des "marchés" entre les différents monopoles.

lement de pair avec une augmentation de la mécanisation (ce qui signifie donc dégraissage des structures existantes) mais également avec une modification profonde de sa conception et de son organisation sociale (avec en particulier l'introduction de nouvelles méthodes de gestion et d'organisation débouchant sur l'augmentation des rendements, la parcellisation des tâches, et leur définition a priori dans un programme général de planification de la production encore appelé "organisation scientifique du travail").

C'est tout le sens du fameux Livre Blanc sur la construction navale de 1960 qui a posé - pour la branche - les nouvelles "règles du jeu" par rapport auxquelles on allait devoir passer au crible le fonctionnement et les possibilités de chaque implantation industrielle ancienne.

Et la fermeture des chantiers en 1966 correspond, nous semble-t-il, à la réponse négative qui a été donnée alors à cette question sur l'introduction possible à Port de Bouc de nouvelles formes sociales de l'activité productive dans ce secteur particulier.

Réponse négative basée vraisemblablement, entre autres facteurs¹, sur le fait que l'introduction de cette organisation scientifique du travail impliquait fondamentalement une individualisation des tâches et leur définition et contrôle strict par la hiérarchie. Or, ce mode d'organisation du travail se présentait en fait comme complètement antagoniste avec celui en vigueur à Port de Bouc où² le collectif de travail ouvrier avait fait ses preuves de fonctionnement autonome (depuis l'équipe de travail jusqu'à l'ensemble de l'entreprise notamment au moment de la période de la réquisition dans l'immédiat après-guerre).

Il est vraisemblable que cette modification avait

1 En l'absence de données précises sur cette question, qui ne faisait pas partie de notre recherche, nous nous contenterons ici de formuler une piste explicative fondée sur les analyses que nous avons développées précédemment, cf. supra.

2 Comme nous l'avons vu plus haut, et comme l'ont explicité A. Degenne et J. Duplex.

été tentée à l'intérieur même des structures existantes en s'appuyant sur les facteurs de fonctionnement interne comme, en particulier, la négociation permanente à l'oeuvre dans le système des forfaits.

"Avant... un cas...: Nous on discutait dans l'atelier pour tracer les tôles, les profilés... Nous, au début, les profilés, il fallait se les prendre, se les placer, les tôles, pareil, les petites... Après ils ont mis une équipe de manutention... Vous voyez ce que je veux dire... de manière à ce que nous, on arrive, on n'ait plus qu'à tracer... bon, automatiquement..., dans les prix, c'était compris ça, auparavant, un peu de manutention, et ça, ils nous l'ont enlevé et ils en ont profité pour nous diminuer les prix... Dans les autres corporations, ça a été pareil, au fur et à mesure qu'il y avait une modernisation dans certains travaux, ils nous enlevaient des heures... au lieu de nous dire, par exemple, ce travail, vous le faites en 100 heures, étant donné qu'on a mis ça, qu'on a organisé autrement, il ne faudra plus le faire qu'en 80 heures".

C'est également ce qu'indiquait cet autre interviewé :

"Le capitalisme a voulu changer le système des forfaits pour avoir une meilleure productivité. Ils ont mis en compétition sur un même travail les différentes corporations pour accélérer le rythme".

Mais il est non moins vraisemblable, qu'étant donné la capacité de résistance montrée par le collectif ouvrier des chantiers appuyé par toute la communauté sociale locale (en particulier à l'occasion de cette très dure partie de "bras de fer" de quatre mois du lock-out de 49), les chances d'obtenir cette transformation interne radicale de la production devenue urgente dans des conditions de délai, de coût financier ou social minimal ont été jugées faibles, d'où la décision de fermeture des CAP. Cette décision pouvait par ailleurs présenter un autre "avantage", dans la mesure où en supprimant cette entreprise, on supprimait du même coup les fondements de cette collectivité sociale forte qui, après avoir été un atout industriel important, devenait un obstacle insurmontable. Et l'on donnait ainsi à terme la possibilité à de nouvelles structures de production de s'implanter localement dégagées de cette "hypothèque"

que constituait ce fonctionnement collectif local considéré comme dépassé.

On redonnait ainsi son poids "normal" au fameux contrat synallagmatique (fondement du rapport de travail défini en économie capitaliste) entre le salarié et son patron ; on restaurait la relation de travail individuelle en supprimant cette "base arrière du pouvoir ouvrier organisé", on "libérait" le travailleur d'habitudes sociales collectives fortes devenues obstacles au remodelage d'un appareil de production "moderne".

Et c'est dans ces conditions que quelques années plus tard s'implante le nouveau complexe industriel "les pieds dans l'eau" de la façade méditerranéenne : "Nouveaux horizons, nouvelles "structures", nouvelle cuisine, nouveaux immigrés"¹.

Fos sur Mer où, effectivement, sont pris "à contrepied" les fondements de l'identité sociale produite à Port de Bouc dans toutes ses dimensions essentielles.

En premier lieu, dans le rapport au travail lui-même où la dimension de créativité du "métier manuel" s'est diluée dans la nouvelle organisation technique du travail :

"Ce qui me semble, c'est que... En ce qui concerne le travail proprement dit, le procès de travail, les copains l'ont dit, d'Ugine Acier, il y a... effectivement, et de Naphta aussi, il y a effectivement une dévalorisation actuellement de ce que peut être le travail... ouvrier... manuel, en tant que tel, et ça c'est une volonté délibérée du capital et du pouvoir actuellement, et... je crois, je crois que là, on est dans le clair... Par rapport à ce qui se faisait, il y a, euh, cinquante ans en arrière, ou trente ans en arrière, bon... Ça, ça me paraît très important, alors, c'est vrai qu'aujourd'hui, les aspirations, nous, parents pour nos enfants, et les parents et les enfants y compris par rapport à l'intérêt qu'ils portent, y compris au travail en tant que travail..., ne peut pas être le même que ce qu'ils portaient... au travail... il y a cinquante ans en arrière, ou trente ans en arrière où il y avait véritablement un métier ... manuel, où on créait de A à Z".

1 Désert éclaté, Paul Fructus, p. 15.

En second lieu, dans le rapport au collectif de travail en tant que tel, où la division des tâches décompose maintenant des catégories de travailleurs qui n'ont plus grand chose en commun : tâches cloisonnées, espaces et temps de travail séparés, patrons différents¹ :

"Ce qu'il faut voir, c'est que, euh... quand, quand on entend parler les anciens du chantier, il y avait des corporations, puis il y avait une entente au niveau des corporations. Tandis que chez nous, à Naphtachimie, il y a une certaine élite, et pour le travail de tous les jours, on fait appel à des... boîtes intérimaires. Ce sont les esclaves des gars de Naphtachimie. Alors, si vous voulez, quand le... quand le gosse voit son père faire ce qu'il fait comme... ouvrier intérimaire à Naphtachimie, il n'a pas envie de le devenir".

Toutes données qui modifient profondément, pour la génération nouvelle, l'image du travail (comme nous l'avons vu plus haut²) et qui modifient également radicalement le système de transmission de l'expérience de travail des parents à leurs enfants comme l'indiquait justement un des participants au débat, organisé dans le cadre de "l'opération mémoire", sur la comparaison entre Port de Bouc et Fos sur Mer :

"... Bon, et il y avait quelque chose qui se passait à l'époque, c'est que tous les... ouvriers pensaient bien que leurs fils allaient devenir ouvriers, donc, le petit était intéressé au travail de son père puisqu'il allait faire le même travail. Moi, je pensais devenir docker, même si j'allais au lycée et... j'ai d'ailleurs, j'ai failli le devenir... Je pensais le devenir. Or, qu'est-ce qui se passe actuellement ? C'est que la plupart de... de ceux qui sont ouvriers actuellement, envoient leurs petits à l'école, mais ils pensent bien qu'ils seront pas ouvriers, électroniciens ou autre chose... et le petit, il peut plus s'intéresser de la même façon au travail de son père... Je pense que c'est ça qui fait la différence, c'est pas autre chose, hé... C'est qu'on pense que nos enfants vont faire un travail différent de celui du père...

Voilà une différence. Je trouve que l'époque a changé,

1 Cf. la thèse de Jacques Broda , op. cit.

2 Cf. les portraits des jeunes Port de Boucains, pp. 55-56-57.

et il faut bien le prendre en compte, ça, l'époque a changé, nos enfants ne vont pas devenir des ouvriers, on veut pas qu'ils deviennent des ouvriers... parce que... Je vous le dis, il y en a pas beaucoup qui voudront..."

"Il y a beaucoup de métiers actuellement qui demandent une spécialisation qu'avant il y avait pas, parce que... il y a beaucoup de... d'ouvriers qui ont été remplacés par des machines donc il y a peut-être moins de débouchés dans ces secteurs-là, par contre, il y a... On a besoin actuellement de beaucoup plus de spécialisations. Bien souvent, on a des ordinateurs, on a des conditions de travail qui ne sont pas les mêmes qu'auparavant, donc il est un peu normal aussi que... les rapports entre le père et l'enfant se soient modifiés, il est aussi normal que le père... qui a une conscience différente, euh..., du marché du travail, oriente son enfant différemment..."

Sans idéaliser le passé, ni minimiser les parallèles qui peuvent être faits entre certains aspects de l'organisation sociale du travail d'autrefois et d'aujourd'hui (par exemple sur les questions de fluidité, de rapports entre travail permanent et sous-traitance¹), on peut cependant affirmer qu'il y a modification profonde du contenu et de l'organisation collective de ce travail ouvrier qui vont donc définir le travailleur-producteur très différemment². Mais ce qui change également radicalement, c'est la place du travail par rapport au reste des activités sociales, ce sont les conditions sociales de structuration de la vie collective dans laquelle le travail va s'insérer tout autrement qu'autrefois. En particulier, avec ce phénomène nouveau que constitue cet "éclatement" du rapport classique de la famille ouvrière au travail, celui du chef de famille en particulier, comme l'indique cette citation :

"Moi, je me rappelle quand j'étais petit, la cellule familiale était pas composée du tout de la même façon qu'actuellement, parce que je me rappelais des

1 Cf. le texte de A. Degenne et J. Duplex.

2 On a pu parler de passage de "l'ouvrier de métier" à "l'ouvrier fordiste". Cf. la recherche menée en 1977 dans le cadre du CRET, Université d'Aix-Marseille II sous la direction de D. Bleitrach et A. Chenu, Production et consommation dans la structuration des pratiques de déplacement.

événements de... d'enfant, moi. Mon père travaillait, toute la famille était basée sur le père. Bon, quand la femme appuyait le père, ça semblait presque normal, parce que... tout le monde trinquait. Actuellement, qu'est-ce qu'on a connu des dernières années ? des éclatement de familles, bon, les divorces, les familles... on connaît de... bon, le couple il commence à peine à se refaire, je m'explique mal sur ces sujets parce que je suis pas très doué. Mais moi, il y a une chose que je veux dire, c'est que maintenant la femme travaille de son côté, le mari du sien, chacun vit sa vie presque, pour ainsi dire, et... on essaye de se retrouver mais il est presque impossible à une femme qui travaille, de, de venireuh, soutenir à l'usine, ou alors, il faut qu'elle fasse grève dans son usine à elle... Alors, au niveau de l'aide des femmes aux travailleurs, eh ben, c'est très très très difficile et nous, à UGINE Acier, on a essayé, on en a retrouvé six, de femmes, il y a l'éloignement, il y a tout ce qu'on veut, hein, en plus, il y a les femmes qui travaillent, qui sont dans leur boîte, ou alors il faut faire une grève généralisée sur toute la zone pour que les femmes puissent venir, mais alors il faut qu'on aille nous aussi, à la boîte des femmes, et... non, il y a pas que les chefs de famille, il y a deux chefs de famille actuellement, c'est plus comme avant, c'est vrai, non ?... " .

Cet "éclatement" va compliquer singulièrement le caractère antérieur de "structure sociale support" que pouvait constituer la famille ouvrière par rapport à l'activité professionnelle de ses membres. Cette implication directe du milieu familial par rapport aux réalités du travail sur les lieux de production semble donc s'estomper. La famille n'apparaît plus comme le lieu essentiel de recomposition sociale par lequel se tissent les liens multiformes avec les différents aspects de la vie sociale où le travail jouerait une place centrale comme l'indiquait cette femme d'un travailleur d'UGINE-ACIER :

"Je voudrais simplement dire un mot. Justement, euh, je crois que c'est intéressant la comparaison qui peut être faite entre heu... la lutte qui a été menée par les femmes des chantiers et... je dirais la petite participation, euh..., d'un groupe de femmes des travailleurs d'UGINE Acier, en 79. Moi je crois que c'est intéressant effectivement, parce que ça s'est passé dans des conditions différentes, avec, je dirais donc une réalité différente, et des difficultés certainement plus grandes, parce que je suppose que, au moment

de la grève des chantiers, les femmes qu'on retrouvait, sur le pont, je dirais, c'étaient celles qui habitaient Port de Bouc, c'étaient celles qui étaient toujours ensemble, qui se connaissaient et qui par conséquent avaient déjà des choses en commun entre elles. Alors que nous, quand nous avons, voulu essayer de faire quelque chose à Ugine Aciers, je dirais, nous n'avons pas pu contacter, euh... Par exemple les femmes des travailleurs d'Ugine qui étaient..., je dirais... réunies au sein de l'UFF ou au sein d'une, d'autres organisations quelconque. Euh, nous avons rencontré les. ces femmes individuellement, les unes les autres. Il y a aussi un autre élément, c'est que, tout à l'heure, on parlait des enfants qui voyaient... qui étaient présents quand il y avait le lancement d'un bateau... Je crois que, aujourd'hui, effectivement, ce qui a été un peu dit aussi dans le débat, que ce soient les femmes ou les enfants, ce qui se passe à l'intérieur d'Ugine Aciers ou de Solmer, on l'ignore complètement. On le sait un petit peu si on va visiter l'usine, si on discute beaucoup, on sait un peu, mais sinon on ignore totalement ce qui se passe. Et c'est vrai que l'usine, ça reste, c'est vrai, je dirais... quelque chose de tout à fait étranger à la famille, et la famille ne se sent pas... en dehors, je dirais... du salaire qui arrive, ne se sent pas partie prenante, ne se sent pas partie prenante dans la réalisation de quelque chose, dans la création de quelque chose et ça aussi, je crois que c'est important au niveau de la mobilisation qu'il peut y avoir... pour le maintien d'une usine, ou autre."

Par ailleurs, ce qui était production, dans le Port de Bouc antérieur, de maintien des spécificités en même temps que de brassage, de circulation interne (cf. plus haut), à savoir les relations de proximité sociale (voisinage, vie de quartier, réseaux, etc.) qui avaient ainsi créé les conditions de cette "permissivité sociale", semblent également s'effacer au profit d'un cloisonnement, d'une coupure de relations, facteur de ségrégation avec toutes les conséquences que cela entraîne (ghettos, racisme, etc.) :

"Z. - Oui, pas seulement pour l'émigration, mais aussi même y compris pour les Français, c'est ce mode d'habitat où on est, je le dis franchement comme je le pense : je ne pense pas qu'il y ait le respect de la personne humaine de nous faire habiter dans des ghettos, comme on habite, soit à Logirem, soit les Aigues Douces, et... j'en passe. C'est déjà un noyau de racisme dans ces sortes de logements".

"N. - De Port de Bouc, non ! C'est un racisme à Port de Bouc, d'ignorance. On ne connaît pas l'autre, parce que l'autre vit dans un béton différent. Et si on venait à casser ce béton, à dialoguer avec l'autre, on ne serait plus raciste. C'est un racisme d'ignorance. C'est pas un racisme qui est basé sur quelque chose, je veux dire assez intelligent, s'il doit y avoir du racisme intelligent. Mais je crois qu'ici, les Port de Boucains, c'est d'abord cette ignorance de l'autre, tout ce qu'on dit sur l'autre, tout le mythe qu'il y a de l'autre, alors la différence elle fait peur et on s'écarte".

Mais, plus profondément et plus généralement, il semble que l'on assiste à un éclatement des espaces sociaux, des sphères d'activités humaines, à une zonification des actes sociaux. Ce qui était autrefois superposé comme autant de strates reposant au contact les unes des autres et parfois se mélangeant est maintenant ségrégué dans des espaces dis-joints :

"Alors bon..., ce qui me paraît important moi, c'est cette... décentralisation géographique qui ne permet plus comme par le passé une certaine rencontre des travailleurs. Alors c'est pas vrai qu'ils se rencontrent plus, ils se rencontrent encore, mais ils ne se rencontrent que dans un lieu bien précis, qui est l'entreprise. Ils se rencontrent entre eux, entre travailleurs, ils n'y associent pas du tout leur famille..., à leur vie de travailleurs, à leurs luttes, etc."

Enfin, le recouvrement de l'identification sociale collective au travail et dans la collectivité sociale de résidence ne s'opère plus du tout de la même manière en termes de superposition, d'aliment mutuel et peut aller jusqu'à la concurrence :

"Ce dont il faut se rendre compte aujourd'hui, c'est la situation géographique qui est très différente de ce qu'elle était à l'époque, et que pour faire un rassemblement de femmes devant l'entreprise, permanent, c'est à dire y compris aller chercher, peut-être le directeur à la maison et puis l'amener à l'usine, bon, ça veut dire des moyens considérables aujourd'hui, y compris sur le plan financier que nous n'avons pas... Je crois que là, euh, les gens qu'on a en face de nous, qu'on combat tous les jours, ils ont eu une réflexion, ils se sont, ils se sont eux aussi, ils ont tiré les enseignements de ce qui s'est passé, de ce

qui s'est passé, de ce qui, enfin de ce qui est arrivé par le passé. Et ils ont créé, ils ont inventé des usines ils les ont construites dans un désert... Et moi ça me paraît très difficile, lorsque je suis en lutte, lorsque je suis en grève, de mener la grève et la lutte dans mon quartier, aux Amarantes où j'habite. Bien, la lutte, je la mène à l'entreprise, je crois que... ma femme, elle est là pour le dire, ou d'autres personnes sont là pour le dire... je passe souvent 16 heures à l'usine quand je suis en lutte, quand je suis pas en lutte, je fais pas d'heures supplémentaires, jamais, bon. Eh bien... je crois que c'est ça qu'il faut tirer, un peu, comme enseignement".

Etant donné que les structures sociales concrètes, qu'elles soient familiales, ethniques, de voisinage, de quartier, de réseaux de relations, de communauté locale (qui constituaient autrefois à Port de Bouc, le lieu de "récupération sociale" de l'individu, l'endroit où celui-ci communiquait son expérience personnelle et la fondait dans la collectivité et en même temps recevait en retour la multiplicité des autres expériences) semblent maintenant se disjoindre les unes des autres, la question qui se pose est celle des lieux de maintien du lien social.

Le seul point de jonction entre toutes ces sphères d'action éclatées est celui de l'individu ; un individu écartelé dont la seule nécessité d'appartenance à un collectif large, quoique dans des conditions nouvelles, est l'entreprise.

Que représente alors pour ces travailleurs actuels, dans ces nouvelles conditions d'existence, la ville où ils habitent ? Peu de choses¹. L'absence de signification sociale collective du lieu de résidence pour cette nouvelle génération de travailleurs implantés localement peut s'exprimer avec la force et la violence du manque ressenti comme l'indique P. Fructus dans un commentaire sur son second spectacle² :

1 Cf. la note de P. Bouffartigue, "Quelques aspects du nouveau Port de Bouc. La faible insertion des salariés de Fos dans l'espace local".

2 Une ville à renaître, cf. p. 44,

"Dans la pièce, je parle de Port de Bouc aujourd'hui ville morte ; j'estime que, c'est peut-être un peu orgueilleux, un peu présomptueux, mais j'estime que par les contacts que j'ai eus avec des familles de gens de Port de Bouc, qui posent le problème de leur relation de Port de Bouc, ville satellite de Fos, etc., j'ai le droit, peut-être on peut me le dénier, j'ai le droit de dire, de poser le problème : Port de Bouc ville morte donc, ville à revivre ! C'est dans ce sens que je l'entends".

Parler ainsi de Port de Bouc ne peut pas ne pas être considéré comme scandaleux par un ancien travailleur des chantiers qui, comme nous l'avons vu, identifie toute sa vie, toute la richesse de son expérience personnelle et collective à cette image forte de la communauté sociale locale qu'ils ont eux-mêmes construite.

Et la crise d'identité de la communauté locale se situe là, dans ce choc entre deux univers de référence que l'on pourrait caricaturer outrancièrement de la manière suivante :

"Un passé apparemment plein de vie et un présent apparemment plein de vide".

C'est ce hiatus que répercutent aux adultes les enfants actuels de Port de Bouc :

"Disons que nous, on l'a vécu, le chantier et quand on en parle à nos filles, elles sont intéressées. Mais ce qu'il y a, c'est que ce soir, on lui a dit qu'on venait voir la pièce de Fructus. Elle l'a déjà vue, elle me dit : "De quoi vous allez parler ?". J'ai dit, encore du chantier, alors elle dit : "Oui, mais moi, ce que je voudrais, votre chantier vous m'en avez parlé, vous m'en mettez plein la gueule... Maintenant, je commence à en avoir marre. Ce que je voudrais, c'est que vous vous intéressiez à ce qu'on vit à Port de Bouc aujourd'hui". Elles ont beaucoup de copines qui disent Port de Bouc, c'est une ville morte. Alors nos filles commencent à réagir en disant Mais Port de Bouc c'est pas une ville morte puisqu'on y vit dedans".

Le problème est bien là, aujourd'hui, dans la nécessité d'arriver à mélanger, cumuler deux expériences sociales apparemment contradictoires :

"La mémoire populaire des chantiers navals de Port-de-Bouc, maintenant doit se faire, doit se vivre, doit se pratiquer au présent. Il faut pas que ça devienne

une commémoration où on amène une gerbe chaque année, donc, il va falloir parler de Port de Bouc aujourd'hui."

Une expérience passée qui vit encore avec force dans les "superstructures" individuelles et collectives et une expérience du présent dont les "infrastructures" sont en décalage très grand, voire en contradiction complète avec la réalité antérieure :

"Aujourd'hui, je vous le dis, il faut quand même pas rester dans seulement un respect ou faire une gloire comme chez nous au FLN, gloire aux martyrs, etc... Il faut avancer. Et il faut avancer avec leur expérience et en même temps avec ce que nous on peut apporter, ce qu'on peut souhaiter espérer. Construire ensemble, c'est-à-dire. C'est bon pour nous de savoir ce qui s'est passé aux chantiers, mais c'est bon aussi pour eux de savoir comment on vit aujourd'hui".

Avancer, créer de nouveaux liens sociaux qui autrefois étaient supportés par et autour des chantiers :

"C'est à partir de la fermeture que tout a changé, parce qu'on se retrouvait sur le cours tous ensemble, il y avait une vie familiale, on savait si untel était malade, on avait des nouvelles de tout le monde et puis, à la fermeture des chantiers, les gens ont été obligés de partir ailleurs pour trouver du travail et automatiquement, on voyait que ça s'effiloçait quoi".

Trouver de nouvelles activités, de nouveaux lieux supports capables de cristalliser ensemble ces deux types d'expériences collectives, d'emmagasiner les enseignements du passé pour les faire agir par les individus et les groupes du présent, concentrer sur un (ou des) lieu(x) collectifs les richesses contenues dans les actions des hommes par ailleurs séparées, cloisonnées pour les amalgamer dans une identité sociale nouvelle.

Tel est bien, en effet, l'enjeu actuel du Port de Bouc d'aujourd'hui, enjeu qui ressemble par beaucoup d'aspects à celui vécu dans nombre d'anciennes villes ouvrières de cette région qui semblent toutes, plus ou moins (et quelle que soit leur taille), atteintes de "troubles de la personnalité" par "dislocation du moi" associée au

"syndrome de l'autoroute"¹.

Peut-on envisager la construction d'une "personnalité sociale nouvelle" en s'appuyant sur les conditions de possibilité de celles du passé (cf. supra) ? Dans quelle mesure ces conditions demeurent -elles d'actualité étant donné le bouleversement profond, voire le renversement complet des conditions sociales nouvelles (cf. supra) ?

Quels sont les nouveaux éléments de ce tissu social "en refonte" ? Par où peut s'opérer - et s'opère déjà - ce remodelage du lien social collectif correspondant aux nécessités actuelles ? Comment, en tirant les leçons du passé mais sans faire de passéisme, en prenant acte du présent tel qu'il est peut-on y faire germer toutes les potentialités d'avenir qu'il recèle ?

Telles sont les questions qui se trouvent posées aux acteurs sociaux locaux actuels et en particulier celle-ci : Quels sont les nouveaux lieux et les nouvelles formes d'agrégation sociale ? Sera-ce l'entreprise, comme l'indiquait un participant de "l'opération mémoire" ?

"Si on est éclatés comme ils disent là, je trouve qu'il y a une nouvelle façon de se regrouper, les ouvriers. Par exemple, dans notre usine, on constate... les commissions de trav..., par l'intermédiaire du CE, il y a des commissions de sport qui sont en train de... se développer, et les gens, au lieu de se retrouver à la sortie de l'usine, ou même discuter à l'intérieur de l'usine, ils se retrouvent soit au tennis, soit euh... aux échecs, n'importe quoi... n'importe quel sport, et c'est là qu'ils discutent. On se retrouve d'une autre manière, alors, si je pense que ça a changé ce truc là, c'est parce qu'on a changé de capitalisme, on n'est plus dans la même période, on est dans un capitalisme beaucoup plus éclaté, ben... on reprend d'autres méthodes, mais je pense que, dans l'avenir, ce qu'ont connu nos anciens..., nous on le connaîtra parce qu'on va, on va l'organiser, ... on va s'organiser seulement, on est dans une, dans un début d'un nouveau capitalisme pour moi, c'est tout.

Sera-ce par un centre-ville comme l'envisagent les responsables municipaux de Port de Bouc qui commencent à réaliser,

¹ Cf. l'étude publiée en 1980 par P. Bouffartigue et A. Donzel sur Espace urbain, transports et mode de vie, CRET, Université d'Aix-Marseille

sur l'ancien emplacement des chantiers navals, un lieu collectif qu'ils souhaitent carrefour-producteur de vie sociale, tentant de répondre ainsi aux souhaits formulés par les habitants¹ et aux problèmes posés ci-dessus ?

Sera-ce par l'instauration de liens nouveaux entre ces deux lieux/centres d'activités sociales diverses comme sembleraient l'indiquer les tentatives actuelles, menées dans certaines communes du pourtour de l'Etang de Berre, d'actions sociales, animations culturelles, associant comités d'entreprises et structures locales d'action culturelle ?

La gestation d'un nouveau rapport social d'identification collectif, mêlant l'univers du travail et l'univers résidentiel, dans les conditions actuelles d'espaces apparemment éclatées, est, semble-t-il en cours ? Quelle forme revêtiront les liens sociaux du futur ? Quel espace social circonscriront-ils ? Quels nouveaux modes d'organisation et d'identification collectifs dans des organisations sociales localisées définiront-ils ?² C'est cette question totalement ouverte, qui est entre les mains des acteurs sociaux du présent, que posait cet ancien travailleur des chantiers navals lorsqu'il disait :

1 Souhaits exprimés dans une enquête d'opinion publique, réalisée et publiée par la Société Provençale d'Equipement pour le compte de la Municipalité de Port de Bouc en juillet 1981.

2 Depuis quelques années, des recherches sont menées localement et régionalement sur ces questions dont il faudra attendre les résultats prochains pour avoir un éclairage neuf sur ce sujet. Mais d'ores et déjà on peut signaler la thèse de Chantal Labruyère : Le syndicalisme à l'épreuve du site : analyse comparée du cas de Solmer/Fos et du CEN/Cadarache, Université Aix-Marseille II, 1982.

On peut mentionner également les recherches en cours menées par le GERM :
 - Trajectoires sociales et cycles de vie dans le monde ouvrier ;
 - Mutations technologiques, modes d'expression des travailleurs et nouveaux rôles des techniciens et agents de maîtrise ;
 et par le CACES sur les questions "d'identité sociale et groupes sociaux locaux".

"Et justement, je pense à, à ton neveu, là, qui te demandais tout à l'heure, tu as dit : tu as tout l'avenir devant toi, il a dit : oui, mais quel avenir ? Et c'est là où je fais le rapport, que ce soit en 36, en 40, en 50, en 60, 70 ou même 80, l'avenir, c'est toi que tu le feras l'avenir c'est, c'est la lutte, il y a pas d'autre système..! Il y a qu'un moyen pour faire son avenir, c'est de lutter de nos jours."

EN GUISE DE CONCLUSION

S'il fallait tirer des leçons de portée plus générale de la recherche dont nous venons de rendre compte, et ce malgré les conditions de sa réalisation, nous pourrions dire :

- en premier lieu que la production d'une communauté sociale à partir d'éléments de population divers ne semble pas être un problème majeur mais bien au contraire une richesse dont il peut être tiré des caractères sociaux originaux et novateurs pourvu que soient créées les conditions permettant à tous et à chacun de s'intégrer comme "producteur social" à part entière ;
- en second lieu que c'est cette question des conditions de possibilité actuelles, dans les conditions du présent, de reconstruction d'identités sociales nouvelles fondées sur les nouveaux rapports sociaux en gestation, qui se pose de manière cruciale dans bon nombre de communautés locales écartelées entre un passé et un présent apparemment contradictoires ;
- enfin qu'il semble urgent que les recherches en sciences sociales se saisissent, elles aussi, de manière concrète et sans tomber dans le travers de la philosophie sociale, de l'examen attentif des modes de germination de l'avenir à l'oeuvre sous l'apparente "anomie" du présent.



QUELQUES ASPECTS DU NOUVEAU PORT-DE-BOUC

LA FAIBLE INSERTION DES SALARIES DES GRANDES ENTREPRISES DE FOS
DANS L'ESPACE LOCAL.

"Quand on rentrait à la maison, on parlait encore des chantiers".

(Ancien ouvrier des C.A.P.)

"Ils n'y associent plus du tout leur famille à leur vie de travailleurs, à leurs luttes".

(Syndicaliste Ugine-Aciers-Fos).

Jusqu'au milieu des années soixante les ouvriers des C.A.P., travaillant au coeur même de la cité, constituent le groupe professionnel numériquement et socialement dominant. Dix années plus tard un nouveau groupe professionnel occupe la première place dans la population active industrielle : les sidérurgistes travaillant sur le complexe industriel de Fos, voisin d'une dizaine de kilomètres (1). Pourtant une nouvelle figure ouvrière socialement dominante ne s'est pas substituée à la précédente : d'abord parce que quantitativement, la place des sidérurgistes reste loin

(1) EVOLUTION DE LA STRUCTURE, PAR ACTIVITES, DE LA POPULATION ACTIVE INDUSTRIELLE (Source R.G.P.)

	1962	1975
* Industries mécaniques	1.364	810
* Réparation mécanique et électrique	(60,5%)	(24,8%)
* Verre, céramique, matériaux de construction	54	85
* Chimie	366	590
* Pétrole, carburants	46	115
* Alimentaire	106	140
* Sidérurgie	0	1265 (32,8%)
T O T A L	2.253 (100%)	3.260 (100%)

de ce qu'était celle des "métallos" des chantiers, et surtout parce qu'elle va rapidement diminuer, traduisant en cela une insertion très différente, beaucoup plus faible dans l'espace urbain et social local : ces derniers ne représenteront jamais plus du tiers de la population industrielle (contre une moitié environ pour les travailleurs des C.A.P.), et l'on peut à l'aide de différentes sources estimer que leur poids a diminué de moitié du milieu des années soixante-dix au début des années quatre-vingt (1). Compte tenu de la stagnation globale de la population communale au cours de la période inter-censitaire tout laisse à penser qu'il y a un processus de substitution d'une nouvelle population à celle d'une fraction importante des sidérurgistes de Fos. C'est ce processus que nous tentons ici d'éclairer à partir d'un seul de ses deux aspects, la fuite des salariés des grands établissements industriels vers d'autres communes en ce qu'elle sanctionne des difficultés d'insertion dans la ville de Port-de-Bouc et l'intégration de cette dernière au sein d'un système industriel et urbain plus vaste, qui définit une nouvelle division sociale de l'espace dans laquelle elle prend désormais place. Au travers de la fermeture des chantiers et de la transformation partielle de la commune en cité-dortoir de Fos c'est donc non seulement la rupture de l'unité spatiale constituée par l'entreprise et la ville et l'éclatement de l'espace de la quotidienneté ouvrière qui sont en question, mais plus fondamentalement une recomposition profonde du monde ouvrier et de ses modes de vie se traduisant par de nouveaux rapports à la localité. Les initiatives prises à partir de la fin des années soixante-dix par les responsables locaux (mémoire des chantiers, projet de centre-ville et de construction de logements en accession à la propriété) traduisent une prise de conscience des mutations sociales de la commune et une tentative d'intervenir sur celles-ci. L'analyse de leurs fondements peut aider à en éclairer les enjeux et l'impact prévisible.

(1) EVOLUTION DE LA PART DE PORT-DE-BOUC DANS LES LIEUX DE RESIDENCE DES SALARIES DE FOS SUR MER (Grands établissements)

	1975		1976	1978	1981		
	Ensemble	Dont Solmer	Ensemble	Ensemble	Ensemble	Dont Ugine	Dont Solmer
* Effectif à Port-de-Bouc	1.150	720	940	670	600	148	392
* Pourcentage	13,4	10,5	11,2	7,5	7,0	13,0	6,0
* Effectif total	8.600	6.700	8.400	8.700	8.500	1.150	6.150

Source : OREAM, et exploitation de Fichiers d'établissement.

Nous nous appuyons ici, en l'absence des résultats du recensement de 1982, sur des données statistiques concernant les déplacements géographiques des salariés de la plus importante usine de FOS (La Solmer) ainsi que sur une enquête auprès de familles de ces travailleurs (1).

I.- APPROCHE STATISTIQUE DE LA MOBILITE GEOGRAPHIQUE DES SALARIES DES GRANDS ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS DE FOS. L'EXEMPLE DES TRAVAILLEURS DE LA SOLMER

I.1. Le bassin de main-d'oeuvre de Port-de-Bouc et le complexe de Fos.

Au milieu des années soixante-dix la construction du complexe industrialo-portuaire est achevée, les grandes usines sont entrées en activité, le recrutement du personnel est quasiment terminé. On sait que cette main-d'oeuvre est pour l'essentiel d'origine extérieure aux communes périphériques de la zone industrielle et même de la région : les deux tiers pour les salariés de la Solmer, sans doute près de la moitié pour Ugine-Aciers : Si cette dernière a une politique d'embauche qui écarte moins systématiquement les ouvriers provençaux, dans les deux cas on ne retrouve que très peu d'anciens travailleurs des C.A.P. et même de fils de ces travailleurs dans les salariés directs. Un indicateur est fourni par le très faible taux de salariés nés à Port-de-Bouc chez ceux qui habitent cette commune en 1981 (2). Cette réalité renvoie certes à des critères délibérés de recrutement (La Solmer transfère l'essentiel de son encadrement de Lorraine et a retenu des

(1) Nous utilisons des données issues de l'équivalent de Fichiers d'établissement ainsi qu'une vingtaine d'entretiens auprès de familles habitant Port-de-Bouc (une dizaine) ou ayant quitté cette commune (une autre dizaine).

(2) LIEUX DE NAISSANCE DES SALARIES DE SOLMER ET D'UGINE-ACIERS HABITANT PORT-DE-BOUC EN 1981 (en %).

	Port-de-Bouc	Autres B.D.R.	Autres Midi	Hors Midi
* Ugine-Aciers	8,1	15,6	16,9	59,4
* Solmer	3,6	nd.	nd.	nd.

critères d'âges et de "docilité" qui excluent largement les anciens ouvriers des C.A.P.) mais également au rejet du travail d'usine chez nombre d'ouvriers de métier : ce rejet s'exprime aussi bien chez ceux qui ont "choisi" de rester aux portes de la grande entreprise -comme c'est le cas chez certains travailleurs d'entreprises sous-traitantes- (1) que chez ceux qui ont choisi d'y entrer : la plupart des travailleurs de Solmer issus du bâtiment, des travaux publics, des chantiers industriels etc... font état de ce vécu douloureux d'une perte d'autonomie professionnelle et de responsabilité liée au passage dans un nouveau type de rapports sociaux de travail. Ainsi, si le bassin local de main-d'oeuvre a bien su jouer un grand rôle au moment de la construction du complexe, puis dans une certaine mesure dans la mise en place du réseau de sous-traitance et de travail intérimaire nécessaire à son fonctionnement -utilisant en cela la tradition qui s'est affirmée en liaison avec l'industrialisation de la zone dans le domaine de l'entretien des sites industriels modernes- (2) les travailleurs qui en sont issus constituent l'exception chez les salariés "propres" des grandes entreprises : il est donc vain de chercher à tout prix l'inscription "mécanique" dans les biographies (professionnelles, familiales, urbaines) de ces salariés d'une figure exemplaire du changement social à Port-de-Bouc qui consisterait au passage des chantiers navals à Solmer.

Cependant, autant il serait faux de réduire la réalité ouvrière du nouveau Port-de-Bouc aux salariés permanents des grandes entreprises de Fos -le recensement de 1975 fait encore état de huit cents emplois dans le secteur de la construction mécanique, qui correspondent pour une

(1) A ce sujet voir Chantal LABRUYERE, Le syndicalisme à l'épreuve du site, thèse pour le doctorat de 3ème cycle en Economie et Sociologie du Travail, LEST-CNRS, 1981.

(2) "Le complexe de Fos prend très peu de nos élèves, car c'est bien particulier, bien spécialisé, il fournit très peu de débouchés directs, sauf pour deux catégories d'élèves, les électromécaniciens et les mécaniciens, qui font tous deux de l'entretien (...): Depuis deux ans il n'y a que les constructions de type OFF-Shore qui embauchent, là c'est le Pérou (...): On a peut être dix ou 20 anciens élèves dans les secteurs maintenance-entretien à Fos". Directeur du L.E.P. Jean Moulin, 1981.

bonne part aux activités de sous-traitance situées sur Fos ou sur Port-de-Bouc (nouvelle zone industrielle) -autant cette population constitue par son nombre de son mode d'insertion professionnel et urbain une composante importante ainsi qu'un révélateur de la nouvelle réalité communale.

I.2. Port-de-Bouc, commune d'accueil et de transit pour les fractions qualifiées de la nouvelle classe ouvrière.

Des observations réalisées lors de la mise en route de la Solmer et l'arrivée des salariés de 1973 à 1975 avaient déjà permis de mettre en évidence une intense mobilité résidentielle : les salariés, et d'abord les "E.T.AM", (Employés, Techniciens et Agents de Maîtrise) abandonnaient massivement les communes de Port-de-Bouc, et (dans une moindre mesure) de Martigues, d'Arles et de Miramas pour aller habiter à St-Martin de Crau et à Istres : la tendance générale était déjà particulièrement sensible à Port-de-Bouc, de laquelle plus de la moitié des ETAM présents deux années plus tôt et la moitié des ouvriers avaient déménagé (1). Ce phénomène s'est poursuivi et modulé par la suite : la ville de Salon est désormais autant touchée que Port-de-Bouc et Arles par l'hémorragie, les départs de Martigues et de Miramas se ralentissent, Istres et Entressen se substituent à St-Martin de Crau comme première commune d'accueil, et les petites communes du Nord du département et même du Gard voient leur poids relatif augmenter. Ce mouvement rest plus fort pour les catégories d'E.T.AM que pour les ouvriers, mais il se produit, sauf exception, dans les mêmes directions dans les deux cas (1). Port-de-Bouc

(1) P. BOUFFARTIGUE, *Solmer, quelques aspects de la mobilité résidentielle des travailleurs*, note de travail, 1976.

(2) Exceptions constituées par les communes de Martigues et Miramas (les soldes migratoires sont plus faibles qu'à Port-de-Bouc et leur caractère négatif ne concerne que les ETAM) et les petites communes (regroupées dans "Autres") où le phénomène inverse se produit :

REDISTRIBUTION RESIDENTIELLE DES SALARIES SOLMER DE 1975 A 1981 :

	<u>Ouvriers</u>		<u>E.T.AM</u>		<u>Cadres Ens.compris</u>		<u>SOLDE</u>
	% 1975	% 1982	% 1975	% 1982	% 1975	% 1982	
* Fos	2,5	3,5	2,7	5,8	3,3	4,9	+ 1,6
* Port-de-Bouc	13,6	9,5	10,8	4,6	10,5	6,0	4,5
* Martigues	15,0	16,9	14,4	12,5	16,8	14,4	- 2,4
* Istres	14,9	18,5	12,0	18,5	13,1	18,1	+ 5,0
* Miramas	11,5	14,5	10,8	9,8	10,1	11,1	- 1,0
* Salon	8,2	3,3	5,6	3,6	6,9	3,6	- 3,3
* Arles	11,8	10,2	12,6	8,1	12,5	8,9	- 3,6
* St-Martin	3,6	5,7	16,2	15,7	10,6	12,3	+ 1,7
* Port St-Louis	1,6	1,4	0,4	0,6	0,8	0,8	0
* Autres	17,0	16,5	15,0	21,4	15,5	19,6	+ 3,8

joue donc désormais un rôle de second ordre dans l'hébergement des travailleurs des grandes entreprises de Fos, surtout pour Solmer et dans une moindre mesure pour Ugine-Aciers, alors que la commune d'Istres devient le principal pôle d'attraction et que Martigues conserve un rôle important (qui s'accroît même pour les ouvriers Solmer) (1).

L'analyse de ces déplacements de population entre les différentes communes et de l'évolution de la composition interne dans chacune d'entre elles montre qu'il s'opère une hiérarchisation sociale inter-communale, sur laquelle tend à s'aligner la structure propre au groupe des salariés des grands établissements industriels : la redistribution des salariés de la Solmer dans l'espace de résidence de l'Ouest de l'Etang de Berre tend à rapprocher la stratification interne des populations Solmer des dominantes sociales locales : l'intensité de la "prolétarianisation" relative de ces populations est d'autant plus forte que l'environnement social est ouvrier, le seuil à partir duquel ce mouvement se produit semblant d'ailleurs être constitué par la majorité absolue (50%) d'actifs ouvriers dans la popula-

(1) DISTRIBUTION RESIDENTIELLE DES SALARIES DES DEUX PRINCIPAUX
ETABLISSEMENTS DE FOS (Solmer et Ugine-Aciers)
en 1981

<i>Commune</i>	<i>SOLMER</i>	<i>UGINE-ACIERS</i>
* Fos	4,9	15,9
* Port-de-Bouc	6,0	12,9
* Martigues	14,4	8,0
* Istres	18,3	25,0
* Miramas	11,1	6,6
* Salon	3,6	2,6
* Arles	8,9	4,1
* St-Martin	12,3	9,0
* Pont St-Louis	0,8	7,3
* AUTRES	19,6	9,1

tion communale (1).

Port-de-Bouc constitue ainsi un cas de figure extrême dans un processus d'ensemble qui affecte la ségrégation sociale de l'espace environnant le complexe industriel de Fos. Comment se manifeste-t-il plus précisément dans la commune ?

Si l'on considère la population des salariés de Solmer près de huit-cents d'entre eux habitent encore Port-de-Bouc en 1975, dont une forte proportion d'ETAM (plus de la moitié), supérieure alors à la moyenne du personnel de cette entreprise : six années plus tard plus de 80% d'entre eux ont déménagé, dont plus de 60% pour une autre commune et la fréquence des départs croît strictement avec le niveau de qualification (I). Les flux

(1) Avec des exceptions comme celle de Fos où le caractère prolétarien de la commune s'est accompagné de nombreuses opérations d'accession à la propriété concernant d'abord des cadres, techniciens et agents de maîtrise :

COMMUNE	% d'ouvriers dans la popul. active (R.G.P.1975)	% dans population Solmer en 1975	% dans population Solmer en 1981	Dont % 1981		
				Spéciaux	OP	OS
* Port-de-Bouc	60,9	53,7	66,7	17,3	23,9	25,0
* Miramas	58,8	40,7	65,7	30,0	21,4	15,7
* Martigues	53,2	32,9	69,0	18,5	37,0	13,5
* Istres	46,6	40,8	40,2	15,3	21,7	11,5
* St-Martin de Crau	38,8	12,1	35,0	19,3	11,8	5,0

(2) LES DEPLACEMENTS RESIDENTIELS DES SALARIES SOLMER A PORT-DE-BOUC
SELON LA CLASSIFICATION

	Présents en 1975	% des déménagements	dont % restés dans la commune	Présents en 1981	% des nouveaux arrivés
* OS	172	72	21	100	50,0
* OP	200	83	15	162	30,8
ENSEMBLE OUVRIERS	372	78	26	362	32
* Techniciens	114	77	1,8	42	28
* Agents Maîtrise	170	86	11	34	23
* Employés	120	88	6,7	54	11
ENSEMBLE ETAM	406	84	8,2	130	
TOTAL	776	81	18	392	

d'arrivée étant bien moins nombreux (150 environ contre 550 départs) et étant constitué très majoritairement d'ouvriers (1), il y a à la fois diminution de moitié et prolétarianisation sensible de cette population qui est désormais l'image inversée de la structure du personnel Solmer. On peut supposer que le même phénomène s'est produit pour UGINE-ACIERS, dont les salariés habitant Port-de-Bouc en 1981 sont également en plus forte proportion des ouvriers que la moyenne de l'usine (2).

Le processus affecte d'abord les deux grandes cités HLM où sont concentrés les salariés Solmer (du fait des procédures de réservation de logements type HLM par l'entreprise : les "Aigues-Douces", "Milan-Sud, ainsi que l'ensemble de taille plus modeste dit "Le Provence". Par contre la cité des "Amarantes", de qualité supérieure et avec une fraction de logements en accession à la propriété retient bien les quelques salariés (surtout ETAM)

(1) STRUCTURE DE LA POPULATION SOLMER PRESENTE EN 1981 AYANT EMMENAGE DANS LA COMMUNE DEPUIS 1975 (en %).

Effect. total	OS	OP	TOTAL Ouvriers	Tech-niciens	Agents Maîtrise	Employés	TOTAL ATAM
148	42,4	37,8	80,2	9,1	6,1	4,5	19,8

(2) STRUCTURE DE LA MAIN-D'OEUVRE RESIDANT A PORT-DE-BOUC ET STRUCTURE D'ENSEMBLE CHEZ UGINE-ACIERS ET A LA SOLMER

1.- UGINE-ACIERS	Ouvriers	OP	TOTAL OUVR.	Tech-niciens	Agents Maîtrise	Employés	Autres
* Port-de-Bouc	55,4	27,7	83,1	6,1	40	4,7	4,0
* Ensemble usine	50,0	16,8	66,8	13,3	9,1	7,1	3,5
2.- SOLMER-1981	OS	OP	Spéciaux	TOTAL OUVR.	Techn.	A.M.	Employés
* Port-de-Bouc	25,5	23,9	17,3	66,7	10,7	8,7	13,8
* Ensemble usine	13,3	18,0	17,1	48,4	19,9	14,7	13,3

1 9 7 5

* Port-de-Bouc 47,0

* Ensemble usine 54,6

qui y résident. A noter qu'une très forte proportion des salariés d'Ugine-Aciers habitant Port-de-Bouc (le tiers) sont concentrés dans cette dernière, ce qui peut contribuer à expliquer une fuite moindre de la population d'Ugine-Aciers. Quant à la cité des "Comtes" construite avant l'arrivée de ces populations, elle continue à jouer un rôle marginal dans l'habitat des salariés de Solmer. (1) (2).

Par contre la population des Foyers pour célibataires, initialement très "prolétaire" ne connaît pas malgré sa mobilité nécessairement très forte de prolétarisation sensible ; de même la population résidant dans le parc de logement plus ancien (rubrique "autre") initialement également majoritairement ouvrière ne se modifie pas sensiblement du point de vue social. Si l'on met en rapport ces modifications de la structure sociale des populations Solmer à

(1) EVOLUTION DE LA PART DES POPULATIONS SOLMER DANS LES GRANDES CITES (% de logements occupés par des salariés)

	1 9 7 5	1 9 8 1
* Milan Sud (250 logts)	29,6	13,2
* La Provence (72 logts)	62,5	19,4
* Aigues Douces (716 L)	15,3	5,6
* Les Comtes (630 L)	0,8	1,6
* Les Amarantes (334L)	4,5	2,4

(2) LA "PROLETARISATION" DE LA POPULATION SOLMER A PORT-DE-BOUC

	% d'ouvriers en 1975	% d'ouvriers en 1981	SOLDE
* Aigues Douces	38	70	+ 32
* Milan Sud	35	63	+ 28
* Le Provence	31	57	+ 26
* Les Comtes	40	80	+ 40
* Les Amarantes	11	11	0
* Foyers	80	83	+ 3
* Autres	61	68	+ 7

Port-de-Bouc dans les différents types d'habitat concernés, avec le type de mobilité dont elle fait l'objet au cours de la seconde moitié des années soixante-dix (1) et (2), on peut distinguer trois situations, la cité des "Comtes" restant marginale dans le logement des "Solmériens" :

1) Les trois cités HLM ("Aigues Douces", "Milan Sud", "Le Provence"), qui rassemblent à elles seules en 1975 plus de la moitié des salariés et qui constituent le principal pôle "répulsif" dans les mouvements résidentiels : près des 2/3 des départs en proviennent et elles n'accueillent qu'à peine la moitié des nouveaux venus. Dans le même temps comme les départs touchent davantage les ETAM que les ouvriers tandis que les arrivées ne concernent pratiquement plus que des ouvriers, leur prolétarisation est très nette, le taux d'ouvriers progressant de près d'un tiers en six ans et les ouvriers non qualifiés, pourtant devenus très minoritaires chez Solmer (13%) constituent la moitié des nouveaux venus.

(1) LES DEPLACEMENTS RESIDENTIELS DES SALARIES SOLMER A PORT-DE-BOUC

	Présents en 75 Effect.	% des démé- nagements	dont démé- nagements restés dans la commune	Effect. présents en 1981	% des nouveaux ouvriers	Solde (en % de diminution)
* Aigues Douces	220	80	9	80	35	-63
* Milan Sud	148	82	6,5	66	42	-55
* Le Provence	90	85	10,5	28	24	-70
* Les Comtes	10	80	30	20	50	+100
* Les Amarantes	18	11	0	18	0	+ 0
* Foyers	134	89	18	48	66	-64
* Autres	176	84	24	132	38	-25
T O T A L	776	78	15	392	39	-49

(2) ROTATION DE LA POPULATION SOLMER PAR TYPE D'HABITAT DE 75 A 81

	Départ de la commune (en %)	Arrivées (%)
* Aigues Douces	30,5	28,4
* Milan Sud	20,9	16,2
* Le Provence	19,5	4,0
T O T A L	63,9	48,6
* Amarantes	0	62
* Foyers	16,5	18,9
* Les Comtes	2	8
* Autres	16,1	36,4
T O T A L	100	148 100

2) Les Foyers pour célibataires, qui se sont vidés dans des proportions semblables à ces cités pour d'autres raisons (en particulier la mise en ménage des salariés), dont un nombre non négligeable sont d'ailleurs restés dans la commune.

3) La Cité des "Amarantes", où la population reste exceptionnellement stable, bien qu'elle soit majoritairement composée d'ETAM, et dans une moindre mesure le parc ancien de logements qui n'a pas du tout non plus le caractère "répulsif" des autres cités : si les déménagements y sont nombreux c'est plus souvent qu'ailleurs à destination d'un logement sur Port-de-Bouc, et plus du tiers des nouveaux venus s'y sont installés.

Le double mouvement de fuite et de prolétarianisation relative des populations Solmer à Port-de-Bouc correspond ainsi à une réalité diversifiée : il concerne avant tout les grandes cités d'HLM locatifs construits au début des années soixante-dix, au moment de la mise en place du complexe de Fos, et dans une mesure bien moindre le parc plus ancien de logements. Une cité comme "Les Amarantes", construite plus tard (par le CIL avec des normes plus récentes, une qualité supérieure et une fraction de logements en accession) fixe par contre le petit nombre des salariés qui y résident.

Mieux cerner ces modalités diversifiées du double processus de fuite et de prolétarianisation de cette population implique une approche qualitative.

II.- APPROCHE QUALITATIVE DE LA FAIBLE INSERTION DES TRAVAILLEURS QUALIFIES DE FOS DANS L'ESPACE PORT-DE-BOUCAIN (1).

On ne peut comprendre les conditions de l'insertion urbaine des nouvelles populations travaillant dans les grands établissements à Fos sans rappeler leurs modes d'insertion professionnelle : Leur rapport au travail est profondément différent de ce qu'il pouvait être chez les ouvriers des chantiers navals. Ainsi s'exprimait un syndicaliste d'Ugine-Aciers lors d'un débat mettant en présence travailleurs de Fos et anciens des chantiers

(1) *Les principales caractéristiques des familles dont les entretiens sont cités sont données en annexe, page 32.*

en 1980 (1)

"Je travaille dans la zone de Fos, à Ugine-Aciers, c'est deux choses très différentes : le procès de travail, les chantiers où les métiers existaient en tant que métiers, et puis aussi la situation géographique des entreprises, qui aujourd'hui se trouvent complètement décentralisées par rapport à ce qu'étaient les chantiers de Port-de-Bouc (...). Il y a une dévalorisation actuellement de ce que peut être le travail ouvrier, manuel (...) aujourd'hui les aspirations, nous parents pour nos enfants, et les enfants par rapport à l'intérêt qu'ils portent au travail en tant que travail (...). On créait de A à Z alors que nous sommes aujourd'hui dans des usines de demi-produits (...). Il y a là une parcellisation du travail qui continue à être poussée à l'extrême (...). c'est une méthode bien appliquée (...) y compris pour enlever la dignité du travail (...). Cette décentralisation ne permet plus comme par le passé une certaine rencontre des travailleurs (...). Ils ne se rencontrent que dans un lieu précis qui est l'entreprise. Ils se rencontrent entre eux, entre travailleurs, ils n'y associent plus du tout leur famille et leur vie de travailleurs, à leurs luttes (...). Nous avons des gens qui viennent un petit peu de partout et au bout de deux, trois ans (...) il y a une unité importante au milieu des travailleurs (...) une fraternité qui existe et qui s'exerce et qui se développe dans les luttes. Seulement on n'a plus la possibilité d'y associer nos familles (...) c'est la situation géographique qui est très différente (...) pour faire un rassemblement de femmes, permanent devant l'entreprise (...) l'industrie elle se trouve complètement décentralisée, dans un désert !".

Une femme faisait d'ailleurs écho à cette intervention en déclarant :

"C'est vrai que l'usine ça reste quelque chose de tout à fait étranger à la famille, et la famille ne se sent pas, en dehors du salaire qui arrive, partie prenante dans la réalisation de quelque chose, dans la création de quelque chose".

Cette intuition qu'il existe un rapport intime entre l'évolution du rapport au travail industriel, l'éclatement spatial de l'usine et de la ville, une certaine distanciation entre la famille et l'usine et les difficultés de l'action collective semble fondamentalement juste,

(1) *Travail, usines, familles d'hier et d'aujourd'hui* (Chantier naval, Fos), retranscription du débat du 1er Mars 1980, Centre culturel Elsa Triolet.

parce qu'elle attribue un rôle déterminant à la transformation des modes d'insertion professionnelle.

II.1. De nouveaux modes d'insertion professionnelle

Nous ne développons pas ici longuement cet aspect qui n'est pas au centre de l'analyse, mais nous en rappelons les grands traits : la politique du personnel des grands établissements industriels modernes comme ceux de la sidérurgie automatisée n'a que peu à voir avec celle pratiquée par les C.A.P.. Ces établissements développent en effet toute une politique de fixation et d'intégration d'une partie essentielle de la force de travail, comme réponse aux nouvelles formes de qualification, plus collective et plus abstraite, requises par la surveillance et l'entretien de combinaisons productives très sophistiquées : la qualification repose moins sur les capacités de l'individu ou d'une équipe restreinte, correspondant à un métier ou à un fragment de métier, que sur l'insertion stable dans un vaste réseau collectif de travailleurs. Hauts salaires relatifs, avantages "maison" dans les domaines de l'accès au logement (locatif ou en accession) à la formation et aux loisirs, garantie d'emploi constituent des pièces décisives dans un dispositif de fixation qui ne concerne que la main-d'oeuvre dont la stabilité est nécessaire au patronat, l'opposant en cela à la fraction précarisée au travers du réseau de sous-traitance et d'intérim (1). A cette nouvelle forme de division dans le collectif de travail s'ajoute le fractionnement lié à la diversité des origines géographiques, au travail en continu, à l'immensité des installations traduisant l'ampleur des immobilisations en capital fixe, et, de manière spectaculaire dans le cas de Fos, à la dispersion des aires de résidence.

Les nouvelles formes de qualification mises en oeuvre sont pourtant rarement perçues comme telles, tant domine chez les travailleurs issus du monde du travail de chantier (ou même de l'artisanat) le sentiment d'une perte d'autonomie et de responsabilité dans le monde de la grande industrie, marqué par des formes d'anonymat et d'isolement : c'est ce qu'exprime

(1) Cette analyse a été développée notamment par A. CHENU et D. BLEITRACH dans *L'usine et la vie* (chapitre sur "l'ouvrier Fordien"), Maspéro, 1979. Voir également B. CORIAT, *Ouvriers et automates*, in *Usines et ouvriers*, Maspéro, 1980.

par exemple ce jeune technicien, fils et petits-fils d'ouvrier des chantiers navals, pourtant affecté au secteur de l'entretien et non de la Fabrication :

"En Juillet 1975, je rentre à Solmer, j'arrête en juin au bureau d'étude (...). Il y a des considérations pécuniaires qui rentrent en ligne. Bin, j'étais petit dessinateur (...). A noter que je rentrais en faisant les postes, les 3x8 (...) je rentrais au service mécanique à Solmer, donc je revenais un peu à mes premières amours (...) ça a déchanté hein (...) je sais pas, est-ce que c'était la nouveauté, est-ce que c'était ... on me donnait certaines responsabilités, tout en étant petit dessinateur (...) l'ambiance c'était une ambiance familiale, il y avait pas mal de gens qui connaissaient mes parents (...) d'anciens dessinateurs des chantiers de Provence, donc des gens qui avaient connu mon grand-père et mon père (...). On s'entendait pas mal (...). c'était aussi très intéressant ... Tout ce qui touche à la technique en fin de compte, ça m'intéresse. Solmer c'est pas intéressant du point de vue technique, mais bon, c'est un autre contexte, c'est du point de vue social, des relations humaines, c'est, ça a rien à voir Solmer, c'est la grosse boîte, c'est la cavalerie. L'ingénieur il ne connaît pas son ouvrier à Solmer ! tandis que là (...) je disais bonjour Monsieur le Directeur tous les matins, ou presque. Et pas un bonjour à courbette (...). A Solmer je rentre, je fais les 3x8, le travail n'est pas le même (...). Par rapport à mes activités sportives ça a tout gaché, en fin de compte ça a tout gaché ... et du point de vue familial c'est pas la joie non plus".

L'évolution des qualifications et du mode de gestion du personnel dans ce type d'entreprise tend à marginaliser tout un mode traditionnel de socialisation par et dans le monde du travail : le caractère familial de l'embauche s'atténue (et la fréquence de l'appartenance à la même entreprise dans une famille avec) au profit de critères de formation initiale élevée : on ne recrute plus chez Solmer que des techniciens de niveau minimum au Baccalauréat. Alors qu'un niveau continuum de qualifications tend à s'établir entre ouvriers, techniciens, et agents de maîtrise, entre entretien et fabrication, constituant la base d'une unification potentielle du nouveau salariat industriel loin des clivages corporatifs anciens, le mode de gestion des rapports sociaux de travail tend à établir de nouvelles lignes de clivages. La crise et les réductions d'effectifs depuis 1977-1978 tendent à exacerber les tensions au sein du collectif de travail et constituent un obstacle supplémentaire aux luttes syndicales et à leur dynamique unificatrice. On comprend dans ces conditions que puisse se développer un rapport plus instrumental, "désacralisé", voire une désimplification plus profonde vis-à-vis du travail salarié qui n'est pas sans poser problème aux directions d'entreprise à l'heure

de l'appel nécessaire aux capacités d'initiative des travailleurs (1). Si l'on ajoute à cela le développement du travail salarié chez les femmes, réel bien que rendu plus difficile par le travail posté, on conçoit que la place du travail (masculin) dans la structuration du monde ouvrier comme communauté culturelle soit complètement mise en question.

La nouvelle classe ouvrière constituée dans la région notamment par les sidérurgistes de Fos va donc pouvoir s'inscrire davantage que d'autres couches ouvrières dans ce qui constitue avant tout des évolutions sociétales : accès à de nouvelles normes consommatoires (dont l'accession à la propriété du logement constitue le témoin le plus visible), privatisation de la consommation dans le cadre privilégié de la famille nucléaire, réduction du nombre d'enfants et projets de promotion sociale pour ces derniers. La stabilité dans l'entreprise et la faible intégration dans l'espace social vont se combiner pour autoriser une grande latitude dans la définition des projets et des pratiques d'habitat, renforcée par l'efficacité des moyens de transports (déplacements par car de ramassage ou voiture privée, quasi gratuits), lesquels vont se réaliser compte tenu des possibilités offertes par les politiques urbaines mises en oeuvre dans l'environnement du complexe. De ce point de vue il semble bien que l'on puisse distinguer deux périodes : au cours de la première (de 1974 à 1978 environ) c'est : d'avantage le type de logement lui-même qui détermine les déplacements de population, du grand ensemble locatif vers l'accession à la propriété, tandis qu'au cours de la seconde période (depuis 1979-80) c'est plus le type d'intégration dans l'espace social et urbain local qui est en cause.

II.2 - Le rejet du grand ensemble locatif et l'appel de l'accession à la propriété

C'est d'abord l'inadaptation des logements aux conditions de repos des travailleurs postés qui est à l'origine de la fuite :

(1) Voir BP. BOUFFARTIGUE et C. LABRUYERE, La sollicitation de l'initiative ouvrière dans une unité sidérurgique de pointe, Septembre 1983 (à paraître dans le Bulletin du CPE, Ministère de l'Industrie et de la Recherche).

"On est restés à Port-de-Bouc pendant un petit moment encore, jusqu'en 1974 (...)".

La femme : *"Ils venaient de construire des HLM tout juste devant notre nez, alors on a demandé à en avoir un"*.

Le mari : *"Qui était en bord de mer, d'ailleurs, qui était très bien placé" (...)*

La femme : *"Moi, je m'y plaisais bien. A partir du moment où il a fait les postes c'est devenu invivable"*.

Le mari : *"C'était incompatible, la vie en HLM ce n'était plus compatible avec la vie de posté. Des crises, être obligé de prendre des somnifères pour dormir ... des comprimés pour se réveiller le matin, enfin une vie vraiment infernale ... J'avais des voisins qui n'étaient pas du tout gentils, ils faisaient du bruit, les murs très minces, les plafonds pareils ... Des gens qui ne faisaient pas les postes (...) les gens n'étaient pas raisonnables du tout, n'importe quel moment du jour ou de la nuit ils faisaient du bruit, ils rentraient, ils mettaient la T.V., ils discutaient"*.

(Agent de mafrise, quitte la commune en 1976 pour St-Martin du Crau).

Ou encore :

"On est restés onze mois d'ailleurs, moi le bruit au-dessus de ma tête je ne pouvais pas le supporter. Il y avait des gens, des enfants qui jouaient au-dessus, j'avais la sueur qui me perlait le soir d'énervement, le mercredi matin, je travaillais la nuit, à 8h. le matin je partais, dans la voiture, j'allais dans une pinède ou quoi, j'allais dormir".

(Technicien, quitte Port-de-Bouc en 1974 pour Entressen).

La revendication de l'insonorisation d'une pièce dans chaque appartement a bien été un temps avancée, mais sans succès, et sans doute l'engouement pour l'accession à la propriété est-il pour quelque chose dans cet échec... Cet engouement renvoie également à d'autres processus : le sur-salaire permis par le travail posté permet d'augmenter le taux d'effort pour le logement ; une forte proportion d'anciens Lorrains bénéficiaient de loyers en-dessous du prix du marché compte tenu des politiques paternalistes menées dans l'Est et tolèrent mal l'augmentation qu'ils subissent pour un logement locatif (1) ;

(1) Cette dimension d'apprentissage d'un fort taux d'effort budgétaire en faveur de l'accession à la propriété est également soulignée par E. CAMPAGNAC et L. TABARY-TAVEAU, pour les anciens mineurs devenus sidérurgistes à Usinor-Dunkerque ; Nouveaux quotidiens ouvriers, Plan Construction, 1979.

enfin les militants CFDT venus de Lorraine s'impliquent activement, en association avec la direction de la Solmer, dans des opérations d'accession à St-Martin de Crau, Miramas et Istres : toutes les conditions sont réunies jusqu'en 77/78, pour un fort mouvement vers l'accession à la propriété. Ce mouvement va se ralentir par la suite du fait du contexte national et local de crise qui touche directement le pouvoir d'achat des salariés et le système de financement du logement. Pourtant de nouveaux facteurs s'ajoutent au travail posté pour pousser les salariés qui le peuvent vers l'achat d'un logement individuel.

II.3 - La faible intégration dans le tissu local.

II.3.1 Les séquelles des difficultés initiales.

L'immigration massive de gens extérieurs à la région semble avoir posé plus de problèmes, dans un contexte de crise des marchés du travail et du logement locaux, que l'immigration progressive d'étrangers dans la période d'essor économique du début du siècle :

"Port-de-Bouc, j'ai aucune relation (...) Se lier avec qui ? C'est dur. Des difficultés qu'on a eues quand on est arrivé, citons automatiquement (...) d'être beaucoup repoussés, d'être traités de tous les noms, les "boches de l'Est", les "envahisseurs", ça fait quère plaisir (...). On a du mal d'oublier, on a du mal, parce que c'était hier, mais c'est encore aujourd'hui (...). Mais personnellement j'ai pas été mal accueilli, j'étais célibataire, moi ce que les gens ont pu dire je m'en fichais un peu, maintenant non (...). De mon HLM je connais personne, je dis bonjour-bonsoir, je suis jamais allé chez personne. Pour moi personnellement dans ce genre de cité, moins on connaît de monde et mieux on se porte (...) parce qu'une fois qu'on commence à connaître l'un, l'autre, ça amène des histoires, comme les histoires j'aime pas tellement je préfère rester tout seul dans mon coin (...). Tous les gens que je fréquente ce sont des gens soit de l'Est, soit du Nord (...). Sur Martigues, sur Bellegarde qui sont de l'Est, sur Fos qui sont eux de la région, que j'ai tous connus par le travail".
(Surveillant-opérateur, "Les Aigues Douces", à Port-de-Bouc depuis 1975).

Même des responsables locaux le reconnaissent, abandonnant le discours parfois idéalisant sur le sujet :

"C'est vrai, surtout au départ, l'arrivée massive qui avaient leur parler, leurs habitudes, qui se retrouvaient plus facilement entre eux, et qui prenaient les logements, alors qu'il y avait une crise du logement à Port-de-Bouc, ça a posé des problèmes. Ici (Milan-Sud) c'était massivement lorrain, c'était

une cité Solmer, le bureau d'embauche était en bas".
(Ouvrier retraité, Milan-Sud", élu municipal).

Mais si ces difficultés ont pu laisser des séquelles, c'est qu'elles n'ont pas été relayées par l'insertion dans les réseaux de sociabilité familiale, associative ou de voisinage.

II.3.2. La difficile insertion dans les réseaux locaux de sociabilité.

Cette difficulté tient d'abord aux rythmes de vie liés aux postes :

"L'intégration des solmériens c'est un problème difficile du fait que la plupart des gens de Solmer qui sont venus habiter Port-de-Bouc étaient (...) pour la plupart des postés, or le simple fait du travail posté te fait vivre à l'envers donc tu connaissais pas de Dimanche, tu n'es pratiquement jamais disponible en soirée (...).

(Ouvrier retraité, "Milan-Sud", élu municipal).

Plus fondamentalement les modes desociabilité développés par l'entreprise peuvent devenir exclusifs des modes de sociabilité à base locale. Ce phénomène est redoublé parfois par la diversité des origines géographiques et des modèles culturels, ainsi ce jeune lorrain est plus à l'aise dans le club de rugby de la Solmer que dans celui de Port-de-Bouc :

"Je joue plus du rugby chez Solmer. Parce que je ne sais pas si c'est la mentalité lorraine, de gens de l'Est. Parce qu'on a pas le même esprit que les gens de la région. Ici ils ont le sang chaud, c'est une mauvaise mentalité pour dire. Tandis que là, on a l'esprit plus calme, plus ... pourtant on est rugueux sur le terrain ! Mais on se respecte mieux, vous voyez, on se traite pas de ... on ne se fait pas d'insultes c'est plus correct".

(Agent de sécurité, à Port-de-Bouc", "Aigues Douces", depuis 1979).

La nostalgie de formes de sociabilité connues antérieurement s'exprime parfois :

Le mari : *"Et déjà un détail que je tiens à dire : Port-de-Bouc, c'est pas provençal, on est descendus dans le Midi, et à Marignane on se sentait en Provence, c'était magnifique, c'était bien, je vais vous donner un exemple, on vivait sur un pallier, et le voisine d'en-face elle avait la porte ouverte, les petits faisaient le va-et-vient entre l'autre appartement et nous, ici ça se fait pas. Ici c'est froid".*

(Agent de maîtrise, "Milan-Sud", à Port-de-Bouc depuis 1979).

Ou encore :

"Nos voisins de pallier nous les voyions de temps en temps, comme au jour d'aujourd'hui (...). Autant en deux ans en Lorraine, bon, le soir on restait ensemble avec les voisins, on se faisait une belotte ou quoi, pourtant on était jeunes mariés, et surtout que c'était des vieux couples qu'il y avait à côté de chez nous. C'étaient tous des vieux, tous soirs la grande discussion sur le Foot-ball ou sur autre chose. Là, à Port-de-Bouc, rien, personne. A part nos amis les (X), qu'on connaissait de Lorraine, ils sont descendus en même temps que nous!"

(Technicien, a quitté Port-de-Bouc pour Istres en 1974).

Mais plus que l'absence de toute sociabilité c'est bien le type de sociabilité environnante, c'est-à-dire son contenu en terme de couche sociale, qui semble en question dans la faible insertion des familles de travailleurs de Fos dans l'espace local.

Pourtant le Port-de-Bouc des années soixante n'a pas entièrement disparu, et militants ou responsables locaux se plaisent à faire état d'une tradition d'accueil et de facilité d'insertion liée au type dominant de sociabilité, ouvrière, chaleureuse, solidaire :

"Les nouveaux qui arrivent, qui sentent cette solidarité de coeur qu'il y a entre les gens même si on est mal, même si on est gêné pour les impôts, qu'on a pas toutes les installations qu'on voudrait, ils sentent les efforts qui sont faits et ils y restent. Il y a une compréhension des difficultés que nous avons je crois parce que sinon on a passé des difficultés énormes, il y avait des fois où on se disait il faut donner ça, il faut donner ça et puis après on ne peut rien faire, on est pauvre. Ils auraient pu dire vous ne savez pas vous débrouiller vous, c'est ça le problème, et ils ont toujours confiance en nous et ils restent. Ils préfèrent un petit chez soi qu'un grand chez les autres".
(Ancien ouvrier des CAP, élu municipal).

"ceux qui ont quitté Port-de-Bouc, ils l'ont quitté avec regret. Ceux des "Aigues Douces" en tout cas ils l'ont quitté avec un certain regret. Et quand ils reviennent ... ils y reviennent toujours. Ils avaient des liens, il s'était créé quelque chose en très peu de temps. C'est cette acclimatation en très peu de temps, dans une cité, dans une ville, c'est dingue. Alors qu'il n'y a pas de centre, il n'y avait pas de centre à cette époque-là (...). Ceux qui habitent à Fos, ils reviennent, ils continuent (...). Ils continuent à participer aux activités des associations d'ici (...). Mais même ceux qui sont partis à Istres, il y en a qui revenaient à Port-de-Bouc, pour continuer. Alors bon, ils l'ont fait 6 mois, et après ils ont créé une vie là-bas".

Q. : Surtout qu'à Istres, c'est pas la même chose.

"C'est pas la même chose. Nous, nous avons pas la même composition sociale. Nous avons essentiellement des ouvriers et des ETAM. Des gens peut être qui trouvaient que le style d'animation était plus sympathique, moins luxueux, moins riche. Peut être que maintenant c'est en train d'être dépassé aussi ... On avait plus envie d'y être qu'ailleurs".

(Technicien municipal).

Pourtant, plus que le "style d'animation" c'est semble-t-il le calme et la proximité des équipements collectifs qui ont retenu à Port-de-Bouc la famille la plus "enracinée" de celles que nous avons rencontrées :

La femme : "Je voulais être près de l'usine, et où il y ait tout, médecin, sécurité sociale, pas qu'il faille courrir à droite et à gauche, j'avais pas le permis à cette époque-là, je voulais qu'il y ait tout, école, CES, je voulais qu'il y ait tout sur place (...). Martigues c'était déjà trop ville, moi j'aime pas beaucoup la ville (...) Port-de-Bouc, beaucoup plus calme je trouve, le soir déjà, je connaissais rien en arrivant, absolument rien, je me suis plu de suite (...). On en avait l'intention (d'accéder à la propriété) mais y'avait rien sur Port-de-Bouc. Après les enfants ont grandi, y'avait le lycée, je voulais pas qu'ils prennent le bus (...) ça nous a plu ici, du moins ça m'a plu, lui peut être il serait parti plus facilement, moi pour me déraciner il faut déjà beaucoup de choses"

(Femme d'agent de maîtrise, aux "Aigues Douces" depuis 1974).

Si le type de sociabilité dominant localement a pu retenir une fraction des nouveaux venus, il s'agit d'une fraction très minoritaire : ainsi la vie associative réputée très intense, bien qu'en crise depuis quelques années, semble décalée vis-à-vis du type d'activité dans lequel s'impliquent sur le plan local, quand ils le font, les "solmériens" :

"Y'a pas mal de gens de Solmer qui sont entrés dans des associations sur les aspects techniques des loisirs (...) des gens qui se sont inscrits aux clubs d'échec, au club photo, à la généalogie ou à la plongée sous-marine etc... Mais assez souvent ils ont pratiqué ces activités entre solmériens, entre des gens qui se rencontraient au boulot, qui savaient qu'ils aimaient faire de la plongée sous-marine et qui faisaient de la plongée sous-marine (...) qui étaient du même poste, qui étaient libres en même temps (...). Alors on peut dire qu'il y a pas eu du tout de participation aux activités collectives, elles ont eu un certain aspect, une certaine coloration, mais ces activités collectives ont surtout été des activités de loisirs, autant que je connaisse. Il a été beaucoup plus rare de les voir s'insérer dans des réalités associatives ayant un caractère ou des buts sociaux, par exemple dans des associations de locataires" ... (Ouvrier retraité, élu municipal).

Plus que le clivage entre associations tournées vers les loisirs et associations tournées vers l'action collective il semble que le clivage fondamental concerne le type de couche ouvrière mobilisée dans l'association et l'orientation qui en résulte sur le plan du type de pratique culturelle : en l'absence d'une analyse comparative systématique de la vie associative et culturelle dans les diverses communes de la zone ouest de l'Etang de Berre, il semble bien que Port-de-Bouc se singularise par la prépondérance des pratiques de loisirs propres aux milieux populaires : importance du sport et des activités physiques dans l'ensemble des activités ; importance du rugby et du culturisme au sein de ces activités, par exemple. Cette commune s'oppose sur ce plan à celles de Martigues et surtout d'Istres, dans lesquelles les couches moyennes salariées jouent un grand rôle dans la vie associative, et lui donnent un contenu social et culturel sensiblement différent. Et il apparaît que nombre de famille de travailleurs qualifiés des nouvelles industries de Fos s'impliquent davantage dans ce type d'activité : c'est ce qu'illustre par exemple la trajectoire résidentielle de ce couple où le mari est technicien, le passage de Port-de-Bouc à Istres se traduisant par l'insertion de l'épouse dans une forme de sociabilité associative absente à Port-de-Bouc :

"Ici (Istres) c'est une population qui est pas de la région, c'est une population qui vient de Lorraine, comme nous (...), des quatre coins de la France (...). Et on a tout été balancé sur Port-de-Bouc et tout, on s'en est sortis (...). A Port-de-Bouc de toute façon je ne pouvais pas, parce qu'il n'y avait rien, pour ainsi dire (...). Donc moi quand je me suis retrouvée ici, il y a beaucoup de choses qui se sont constituées, alors là vraiment, je me suis jetée dans toutes ces structures qui étaient en train de se monter (...). Alors il y a des activités très intéressantes (...). C'était des interventions faites par des personnes qui venaient des Facultés de Marseille et D'aix-en-Provence, ça s'appelle le Centre d'Etudes Féminines de l'Université de Provence (CEFUP) (...). Voilà le genre d'activité que peut proposer le centre éducatif et culturel. Entr' autres poteries, tissages, enfin tous les trucs courants, il y a ce genre de manifestation qui est très intéressante. Parce que ça fait intervenir des gens d'un certain niveau (...). Il y avait également des activités professionnelles libérales, il y avait une avocate qui se déplaçait, et il y avait une psychologue qui venait

Mais lorsque les départs vers d'autres communes concernent également des travailleurs de souche Port-de-Boucaine restés attachés à cette ville et à son type de sociabilité d'autres processus sont également à l'oeuvre

II.3.3. Difficultés de cohabitation et sous-prolétarisation

Il semble d'ailleurs que c'est au travers de ce nouveau type d'exode que la municipalité prenne davantage conscience des implications du mouvement de fuite :

"Il y a beaucoup de Port-de-Boucains (je ne parle pas des Lorrains), des jeunes port-de-boucains notamment, qui sont partis à Fos, à "La Soladelle" (...). Ça c'était la souche qui s'en allait, les enfants de la souche (...). En plus on perdait, du point de vue social, les gens les moins bloqués. Ceux qui pouvaient avoir un petit peu pour acheter et faire vivre les commerces" (Technicien municipal).

C'est le cas de ce technicien Solmer, fils et petit-fils d'ouvrier des CAP qui quitte Port-de-Bouc pour Fos en 1982, tout en continuant, un certain temps, à pratiquer le rugby dans sa commune d'origine ... Au travers de sa nostalgie de l'ancien Port-de-Bouc et de sa description de la "désagrégation" du milieu ouvrier des chantiers navals, ce sont les thèmes de l'immigration et de l'insécurité qui reviennent pour caractériser l'actuelle image sociale de la commune :

"Mes parents ont une villa dans un quartier à Port-de-Bouc et ... des gens qui ont des villas, les enfants sont toujours à droite et à gauche. Bon ben moi c'était pas dans la rue mais presque (...). Port-de-Bouc, c'est un milieu ouvrier (...). On se connaissait tous ou presque tous, ça a évolué depuis. Bon ben, on sortait pas beaucoup de là hein (...). Il y a eu une période où il y a eu pas mal d'évolution, une bonne évolution disons, pas mal de gens comme moi qui ont fait des carrières sociales plus élevées (...). Mais maintenant je ne sais pas, l'environnement est de plus en plus mauvais à Port-de-Bouc. Je parle des émigrés, des catégories ... je ne sais pas comment on les appelle, c'est pas des immigrés mais presque quoi (...). Je sais pas si c'est le fait de la municipalité ou autre chose. Alors je pense pas que les gosses puissent s'amuser dehors comme ils s'amusaient avant hein. On parle beaucoup de l'insécurité (...). Je crois que c'est le problème (...). Ma génération, il y a beaucoup de jeunes qui s'en vont de Port-de-Bouc (...), à Fos, il y a pas mal d'amis, de copains, de gars que je connais qui habitent ici (...). Parce qu'il y a des choses à acheter, mais ils préfèrent acheter ailleurs ... Fos, Martigues (...). Est-ce que c'est le fait de la fermeture des chantiers, je sais pas, ça a fermé en 66 (...). Et puis tout ce milieu ouvrier s'est désagrégé (...). D'après moi, Port-de-Bouc c'est chez moi, mes amis ... j'ai passé mon enfance

à Port-de-Bouc, et ça fait mal au coeur de voir comment la ville a dégénéré (...). C'est une ville morte quoi. Ils essaient de remettre ça, la municipalité essaie de refaire un centre-ville (...) mais même un centre-ville, vu l'apport de population, l'apport extérieur ... pas que des de Lorraine, l'apport d'immigrés (...) les immigrés, la population gitane, il y en a trop en fin de compte à Port-de-Bouc (...) mais ils auraient pu les disperser un peu".
(Technicien Solmer).

Ces mêmes thèmes reviennent comme un leit-motiv chez d'autres familles qui n'ont pas connu l'ancien Port-de-Bouc mais qui vivent directement les difficultés de la cohabitation et la dégradation matérielle des conditions de vie dans les grandes cités :

"On nous a fait visiter qu'un appartement, ça nous a plu de suite, on n'a pas cherché à comprendre et on est venu ici, c'est à dire qu'on avait une belle vue, tout ça, ça nous a plu (...) sauf que maintenant ça se dégrade de plus en plus. C'est que du HLM, du HLM, ça devient aberrant (...). Regardez, j'ai les joints cassés dans les robinets (...), le parterre, chaque fois on doit mettre des joints pour pas que ça s'effiloche. Sinon il y a des petits problèmes avec les boîtes aux lettres, on nous casse la boîte aux lettres et c'est nous-mêmes qui devons la réparer (...) c'est pas qu'on est racistes mais il y a trop ... c'est trop mélangé, ça sera jamais propre, c'est écoeurant".
(Agent de Sécurité, aux "Aigues-Douces" depuis 79).

L'association n'est pourtant pas toujours complète entre la présence d'étrangers et la dégradation des conditions d'habitat :

La femme : "Ça fait bien un an qu'on cherche (...) c'est l'entourage ... les gens qui vivent ici ... c'est incroyable, de pire en pire".

Q. : "C'est pire qu'il y a six ans ?"

Le mari : "Je vivais sans y être. J'habitais le Foyer, je connaissais personne des Aigues-Douces, j'avais jamais mis les pieds ... C'est de pire en pire".

La femme : "Ça devient Chicago si vous voulez (...).

Q. : "Il y a des problèmes de dégradation, de délinquance ?"

Le mari : "De délinquance bon ça ma foi, c'est beaucoup des dégradations, ils ont refait ces HLM il y a un an à neuf là, dans l'état qui sont aujourd'hui ! (...) les halls d'entrée et tout, encore dans ce bloc c'est pas tellement cassé encore, mais vous allez dans les blocs à côté les boîtes aux lettres y'a déjà plus de trucs dessus, les vitres là des portes d'entrée, c'est même pas des vitres c'est du plexyglass, ils les cassent, ils cassent les portes.

La femme : *"Vous pouvez pas envoyer vos enfants dehors de toute façon, jouer".*

Q. : *"Vous pensez que c'est lié directement à la présence d'étrangers ?*

Le mari : *"On peut pas dire parce qu'aussi bien, tout le monde critique les étrangers (...) moi j'ai vu des Français, c'étaient des jeunes de familles qui même qui descendent de Lorraine, ben j'en ai vu qui cassaient bien ! Les parents disent rien alors..."*
(Surveillant opérateur, aux Aigues-Douces depuis 1980).

plus fondamentalement le racisme anti-étrangers n'est-il pas ici qu'une composante d'un racisme "de classe", qui s'adresse plus à l'ensemble des catégories de manoeuvres, d'OS, de chômeur, bref des catégories sociales "sous-prolétaires" dont le poids s'est rapidement accru dans ces cités ? C'est ce que tendrait à montrer ce qui prend ici la forme d'un racisme "anti-lorrain" chez un lorrain de souche, lorsqu'on sait que c'est un des très rares agents de maîtrise Solmer qui reste à la cité de Milan-Sud et qui n'a pas de projet concret d'accession, celle-ci devenant peu probable :

Le mari : *"C'est froid, je dis bien, je ne précise pas les gens que j'accuse, moi je suis lorrain, mais déjà de par la nature des lorrains, c'est ça déjà qui dénature la Provence, parce que c'est peuplé par 80% de lorrains".*

La femme : *"Et qui gardent leurs ... qui veulent pas s'ouvrir aux gens d'ici (...). Ils se referment sur eux, ils gardent leurs habitudes (...)"*.

Le mari : *"Mais ici il y a vraiment les crèmes, ça je vous le dis".*

Q. : Alors qu'est-ce que vous envisagez ?...

Le mari : *"Vous savez, dans l'immédiat ..."*

La femme : *"Disons que si on avait les moyens et l'occasion de trouver autre chose ... Mais ce qui nous retient c'est que c'est quand près du travail".*

Le mari : *"Martigues c'est exactement pareil (...) Istres c'est pareil, toute la région c'est pareil, tout le triangle Istres-Miramas-Port-de-Bouc-Fos, autrement dit vous avez 80% de Lorrains qui habitent dans ce triangle. C'est pas franc comme en Lorraine".*

La femme : *"Les gens derrière leur rideau, qui surveillent tout ..."*

Le mari : *"(Acheter) ça se fait en cinq minutes (...) le type vous rigole au nez".*

La femme : *"On n'a pas les moyens (...). Avant c'était plus facile".*
 (Agent de maîtrise, à "Milan-Sud" depuis 1979).

On rejoint ainsi les conclusions de nombreuses études sur les difficultés croissantes depuis quelques années de cohabitation inter-ethniques dans les cités populaires, conclusions mettant l'accent sur les transformations dans la composition-même des populations du parc HLM : abritant initialement des couches sociales relativement distantes notamment du point de vue des possibilités objectives de départ vers d'autres modes de logement (1) ces cités hébergent désormais des populations plus proches socialement et plus captives de l'habitat social alors que leur diversité culturelle et ethnique s'est accentuée : *"l'évolution des caractéristiques de la population HLM tend à mettre en présence des familles d'autant plus portées à s'opposer qu'elles seront plus proches socialement (...)* sont ainsi rapprochées des familles françaises et étrangères aux revenus faibles dont les actifs connaissent un avenir professionnel incertain et en tout cas peu prometteur. Pour ces familles la cité HLM constitue plus souvent un habitat définitif (...) qu'un point de départ, comme c'est souvent le cas pour les jeunes ménages de travailleurs qualifiés ou de cadres moyens" (2).

Ainsi ce n'est sans doute pas un hasard si le seul cas d'attitude ouvertement tolérante et antiraciste rencontré lors de notre enquête concerne la famille qui est restée le plus longtemps dans une des grandes cités HLM sans avoir jamais douté de, ni renoncé à ses possibilités de la quitter pour acheter une maison individuelle, projet en instance de concrétisation à "La Bergerie", c'est-à-dire à Port-de-Bouc.

(1) Cf. CHAMBOREDON, LEMAIRE, *Proximité spatiale et distance sociale. Revue française de Sociologie*,

(2) M. PINSON, *La cohabitation des français et des immigrés dans les HLM, Société Française*, n°7, Juin-Juillet 1983.

Q. : "Beaucoup parlent de délinquance, de vols ... "

La femme :: "Oui, on a essayé plusieurs fois de nous voler la voiture"

Le mari : : "Vous savez pas plus qu'ailleurs, je pense pas. Beaucoup critique, mais c'est pas constructif, faut voir pourquoi (...) les jeunes que mes enfants cotoient, ben bon, je parle avec eux".

La femme : "Ce sont des jeunes avec lesquels on parle, on les conseille, on les rejette pas (les étrangers) moi me posent pas de problèmes, j'ai des gitans qui habitent en face pourtant c'est des gitans, au contraire il y a eu un mariage et ils nous ont invités".

Le mari : "Bien sûr des exceptions y'en a partout, comme dans toutes les races (...) Même les enfants (...) n'ont jamais de problèmes avec eux".

Q. : "Au niveau bruit voisinage, c'est assez bien insonorisé "

Le mari : "Pas de problèmes, dans ces ensembles c'est assez bien insonorisé (...) Quand on est posté on s'expose à certaines conditions de vie, il faut les accepter, sinon on prend une tente et on va habiter sur une île".

(Agent de maîtrise aux "Aigues-Douces" depuis 1974)

Au travers de la croissance de la population étrangère dans la commune de Port-de-Bouc (1), le plus souvent associée à celle de l'insécurité, c'est bien le processus de "sous-prolétarianisation" qui est désigné comme facteur répulsif de l'intégration des nouvelles couches qualifiées de la classe ouvrière de Fos-sur-Mer et sans doute au-delà, comme facteur de

(1) En l'absence de données récentes et quelle que soit la surestimation subjective de cette croissance, Port-de-Bouc est sans aucun doute la commune de la zone de l'ouest de l'Etang de Berre qui a connu la plus forte immigration étrangère notamment maghrébine dans la période récente :

EVOLUTION DU POURCENTAGE D'ETRANGERS DE 1973 A 1975 DANS LES PRINCIPALES COMMUNES DE LA ZONE DE FOS :

	Au 31.12.1973		AU 31.12.1975	
	(Source : BETEREM)		(Source : Mairies et Commissariats)	
	TOTAL	dont Algériens	TOTAL	- Dont Algériens
* Port-de-Bouc	16,5	10	18	11
* Martigues	13	6,5	16	7,5
* FOS	4,2	23	15,4	8,5
* Istres	15,5	6	17	8
* Miramas	9,5	3,5	14,5	7
* Salon	8	7	11	4,5
* Arles	7	1,5	17,5	5,5

Source : MIAFEB Les populations étrangères de la région Fos-Etang de Berre. Avril 1976.

fuite d'autres fractions du salariat : "La fuite de certains quartiers ou la volonté d'éviter certaines écoles apparaissent plus efficaces qu'une lutte collective qu'on pratique pourtant à l'entreprise" (1). Mais la lutte à l'entreprise est aussi parfois rendue plus difficile par les nouvelles pratiques de fractionnement du travailleur collectif : divisés par de nouvelles méthodes patronales sur le lieu de travail, opposés dans leurs pratiques de logement et de sociabilité, travailleurs immigrés et français rencontrent un cumul d'obstacles nouveaux à l'unification de leurs pratiques. Dans ces conditions quel peut être l'impact des efforts mis en place par la municipalité pour contrecarrer l'évolution de la commune ?

III.- QUEL IMPACT POUR LES RECENTES INITIATIVES MUNICIPALES ?

Avec l'opération "mémoire des chantiers navals" -et le débat sur son orientation éventuelle vers la réalité du Port-de-Bouc d'aujourd'hui- la réhabilitation de cités HLM, la création d'un centre-ville à la place des anciens CAP, et la construction de 450 maisons individuelles, les responsables locaux s'efforcent explicitement de contrecarrer certaines tendances de l'évolution communale.

Parmi les familles rencontrées, seules deux ou trois femmes ont manifesté un certain intérêt pour l'opération mémoire, ayant regardé en particulier l'émission télévisée sur Port-de-Bouc. Ce sont en général les femmes les mieux insérées dans la commune sur le plan voisinage ou de la vie associative :

"Moi je l'ai regardé (le film télévisé sur Port-de-Bouc) tu n'étais pas là ce jour-là (...). Mais enfin on connaît un peu l'histoire par les gens d'ici. Ma tante elle a des amis qui sont natifs de Port-de-Bouc, qui sont grands-parents et qu'on voit souvent, qu'on parle beaucoup avec eux (...). De toute manière moi, tout le monde me le dit, je n'ai pas de problème parce que j'ai assez le contact avec les gens (...). D'ailleurs j'ai ma voisine qui habite depuis plus de dix ans ici, elle connaît moins de monde que moi. Alors que ça fait que quatre ans que je suis ici".

(Femme d'agent de sécurité, aux "Aigues-Douces" depuis 1979).

(1) M. TRIPIER, *De l'usine à la cité, Révolution*, n° 185, 16 Septembre 1983.

Le caractère "passéiste" de l'opération mémoire et la place jugée trop importante qu'elle a prise dans la vie culturelle locale est d'ailleurs souvent sévèrement critiquée par des responsables locaux :

"Compte tenu de "La Bergerie" qui a fixé les gens. les gens qui partent effectivement maintenant, c'est soit parce qu'ils arrivent dans une ville qui n'est pas une ville, déstructurée, isolée, loin des habitations, avec une animation sociale et culturelle qui est celle de la mémoire (...). Il est sûr que ceux qui arrivent maintenant, ils s'en vont, ils ne restent pas longtemps. Ou alors ils aiment le calme et ils aiment payer les impôts !"

(Technicien municipal).

Les plus grands espoirs sont donc désormais fondés sur la création du nouveau centre-ville : pourtant sur la dizaine de familles rencontrées la plupart d'entre elles continuent d'envisager le départ de la commune (deux seulement sont inscrites, comme candidates à l'accession à "La Bergerie", trois n'ont pas de projet de départ, sept espèrent déménager -ou viennent de déménager- pour une autre commune) (1). Quand la question de l'impact du futur centre est directement posée, les réponses sont le plus souvent de ce type :

"Espérons que ça la change, espérons, mais qu'est-ce que ça va amener à la cité ? Rien (...). Il faudrait déjà un peu plus d'entretien de la part des pouvoirs publics (...). Puis un peu moins de concentration. C'est ça le grand problème, comme dans toutes les cités ... Bon on parle des immigrés, des maghrébins, c'est vrai aussi il faut bien qu'ils se logent aussi, mais ils le concentrent trop sur les mêmes HLM (...). Ils devraient partager. C'est pas que je suis raciste, mais ... ça vient pas de moi, ça vient des pouvoirs publics, comme on dit. Ils les mettent dans des ghettos, c'est le cas de le dire. Dans cette cité dans dix ans vous avez plus un français dedans, (...) tout le monde s'en va, vous avez un camion de déménagement tous les jours devant"

(Surveillant, -opérateur, aux "Aigues-Douces" depuis 1980).

(1) Ce petit sondage semble confirmé par les origines des accédants à la propriété à "La Bergerie", majoritairement d'origine locale (dockers, sidérurgistes d'Ugine-Aciers, employés municipaux), les salariés Solmer y étant très peu nombreux.

Il semble aussi peu probable que l'opération du centre-ville soit à même de répondre à tous les espoirs que ses promoteurs ont fondé sur elle, même si elle peut contribuer à freiner certaines des tendances à l'oeuvre dans les mutations sociales depuis une quinzaine d'années dans cet espace local : la dimension strictement urbaine de la crise locale (absence de centre-ville animé, juxtapositions de quartiers sans relations entre eux) semble beaucoup plus sensible soit chez la population de souche Port-de-Boucaine (qui ressent vivement le "manque" du centre de vie constitué par les chantiers) soit chez les fractions qualifiées du salariat, tel ce technicien qui ... a déjà quitté Port-de-Bouc pour Istres :

"C'est des quartiers assez déserts, il y a pas de vie de la cité, très peu de commerces, il y a pas de centre ville, c'est assez bizarre (...) c'est moins diversifié, et puis vraiment, c'est une ville ... il y a des implantations urbaines là, dans Port-de-Bouc, comme là où on habitait, et puis il y a d'autres quartiers, et puis un autre quartier (...). Il y a pas de centre-ville au sens où on l'entend d'habitude".

(Technicien, a quitté Port-de-Bouc pour Istres en 1977).

C O N C L U S I O N .

L'incapacité de la commune de Port-de-Bouc à retenir l'essentiel de la vague de travailleurs qualifiés du nouveau complexe de Fos au milieu des années soixante-dix renvoie à un processus tendanciel de prolétarianisation, voire de sous-prolétarianisation relative dans un contexte d'élargissement de division sociale de l'espace à tout l'ouest de l'Etang de Berre. Pour une série de raisons structurelles qui vont se cumuler et qui tiennent dans un premier temps avant tout à l'inadaptation du logement locatif en grande cité aux conditions de vie des salariés postés, dans un second temps surtout aux difficultés d'insertion stable dans l'espace de la vie sociale locale et aux difficultés de cohabitation, les fractions les plus qualifiées du nouveau salariat industriel laissent rapidement place aux fractions peu ou pas qualifiées et précarisées par la crise, au sein desquelles la part des immigrés étrangers est plus grande. Il s'établit ainsi une sorte de cercle vicieux de la prolétarianisation voire de la sous-prolétarianisation de la commune, surtout sensible dans les grandes cités de logement social construites au début des années soixante-dix, les difficultés de gestion et d'entretien

du parc se cumulant avec celles de la cohabitation pour nourrir la poursuite du phénomène de substitution de populations marginalisées aux populations moins défavorisées. La commune est donc celle qui subit le plus les effets des conditions de l'industrialisation et de l'urbanisation récente, et de l'insuccès des actions visant à corriger (par la péréquation des ressources industrielles, la modification du système de financement des équipements, la recherche d'effets dynamiseurs sur le tissu industriel local ...) les effets ségrégatifs de l'opération de FOS ... Faute d'être relayées par une action de masse des populations concernées et par une modification des politiques d'urbanisation et d'aménagement à l'échelle de l'ensemble de la zone, les initiatives de la municipalité visant à contre-carrer ces tendances risquent de connaître un impact limité et les mouvements de décomposition de la classe ouvrière l'emporter sur des mouvements de re-composition à l'oeuvre d'abord dans la production.

A N N E X E : PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES FAMILLES DE

SALARIES SOLMER ENQUETEES

1.- FAMILLES DONT LES INTERVIEWS SONT CITEES :

EMPLOI Homme	EMPLOI Femme	CITE (PdB) ou commune	PERIODE de présence à PdB	PROJET Résidentiel
Agent de Maîtrise 1	sans	St-Martin de Crau	1974-1976	accédant
Surveillant-opérat.	ex. employée	Aigues-Douces	1975	St-Martin de Crau accéder hors PdB
Retraité-élu municipal	-	Milan-Sud	1973	rester à PdB
Agent de Sécurité	sans	Aigues Douces	1979	candidat accession "La Bergerie"
Agent de maîtrise	sans	Milan-Sud	1979	sans
Technicien	stage formation	Istres Locat.	1973-1974	accession
Agent de maîtrise	travail au noir	Aigues Douces	1973	accession en cours "La Bergerie"
Technicien	sans	Fos-sur-Mer	→ 1982	accession en cours à Fos.

II.- AUTRES FAMILLES INTERVIEWEES A PORT-DE-BOUC

Conducteur de pont	sans	Aigues-Douces	1979	sans
Agent de Maîtrise	Employée	Aigues-Douces	1980	sans
Agent de sécurité	Employée	Propriét. parc ancien	1979-1982	accession en cours à Martigues
Conducteur de pont	Employée	Locataire parc ancien	1976	sans



LANGAGE DE TRAVAIL ET CULTURE OUVRIERE

"Les ouvriers (afin que je ne parle des sciences libérales) jusques aux laboureurs mêmes et toutes sortes de gens mécaniques, ne pourraient conserver leurs métiers s'ils n'usaient de mots à eux usités et à nous inconnus": Joachim du Bellay (1).

* * *

"Si l'on voulait bien étudier le sens profond de certaines expressions ouvrières, tout comme on examine scientifiquement d'autres éléments de recherche, on se trouverait rapidement guidé sur la voie d'utiles découvertes": (2).

En effet, les sociologues retiennent rarement les mots, expressions ou tournures de phrases employées par les ouvriers quand ils parlent de leur travail, de leurs relations avec les différents groupes sociaux dans le travail. Ils en retiennent une idée que leur suggère sur le moment ce langage, mais pas le langage lui-même, qui de ce fait est rarement analysé. Or le langage de travail, les mots techniques eux-mêmes, bien souvent, ne peuvent être pris seulement dans leur sens premier. Ils sont toujours rattachés à tout un ensemble de relations, tant formelles et formalisées dans l'organisation du travail de l'entreprise, que informelles. Il faut donc chercher autour des mots, mêmes techniques, autour du langage de travail, les ramifications multiples qui ramènent à différents niveaux de ce fait social total qu'est le travail.

* LANGAGE, QUALIFICATION ET PROCES DE TRAVAIL

Le langage de travail a une composante technique très importante. Les mots techniques y ont en effet une place privilégiée puisque c'est d'abord

(1) Joachim du BELLAY : "Défense et illustration de la langue française", Livre II, Ch. VI, p. 255 in *les Poètes du XVIIe siècle*, éd. J'ai lu, Paris 1962.

(2) H. DUBREUIL : "Standards. Le travail américain vu par un ouvrier français", ed. B. Grasset 1929.

Le vocabulaire qui sert dans les rapports de production : outils, pièces d'outils ou de machines, pièces ou éléments des objets produits. Ce vocabulaire technique est propre à chaque métier et à chaque branche d'activité industrielle (ou artisanale). C'est un langage utile, indispensable dans l'exercice même du métier, pour permettre aux gens de se comprendre et de produire.

Dans le livre d'Adélaïde Blasquez, Gaston Lucas parle de son apprentissage de serrurier, dont la première étape a été l'apprentissage de tout le vocabulaire technique du métier :

"Le plus difficile a été de me mettre en tête le nom et la place de tous les outils. Dans notre métier, il n'est pas question de dire à son aide : "passe-moi le truc, passe-moi le machin". Chaque catégorie de marteaux, de tenailles, de limes, de burins, de bédanes, de tournevis a un nom bien déterminé qu'on doit connaître pour pouvoir les distribuer au premier signal du compagnon" (1).

Cette nécessaire connaissance des mots du métier vous désigne tout de suite comme faisant ou non partie du métier. Si vous êtes extérieur au métier, on vous pardonnera votre ignorance. L'apprenti, lui, devra apprendre le plus vite possible, au risque, entre autres, de voir continuer longtemps à ses dépens, toute une série de plaisanteries classiques et encore vivaces dans beaucoup de corps de métiers, et qui consiste à l'envoyer chercher des outils inexistantes, en les lui désignant par des noms imaginaires, compliqués, qu'il ne connaît pas. La nécessité de connaître le vocabulaire technique pour effectuer tout travail a donc une première conséquence : elle est un critère important parmi les gens d'un même métier, pour juger la qualification des uns et des autres.

Les modalités des qualifications ou les filières de qualification peuvent également apparaître à travers le langage de travail. Dans le

(1) Adélaïde BLASQUEZ : "Gaston Lucas, serrurier". Plon, coll. Terre Humaine, 1976, p. 45.

chantier naval de Port-de-Bouc, (fermé depuis 1966) -et de manière générale dans beaucoup d'entreprises de construction navale ou même d'autres branches d'activité- les ouvriers considéraient que l'expérience dans le métier est un des éléments les plus importants de la qualification ; l'expérience s'acquérant essentiellement grâce à de nombreux déplacements d'une entreprise à l'autre, par les contacts avec des gens d'autres branches d'activité, par la confrontation à d'autres situations de travail -l'expérience de travail réduite à une seule entreprise est, pour eux, un manque d'expérience-. A Port-de-Bouc, de nombreux ouvriers du chantier naval avaient ainsi "navigué" d'une entreprise à une autre, voire d'un pays à un autre, pour des périodes plus ou moins longues, et tous y faisaient référence pour expliquer le haut niveau de qualification des travailleurs du chantier.

"Je suis parti à La Seyne, à La Ciotat ; j'ai fait des petites boîtes. C'est là que j'ai bien appris à travailler. Je suis pas resté parce qu'il fallait pas rester là ; pour faire un ouvrier il fallait marcher. Un ouvrier, pour être bien formé, il fallait faire des petites boîtes. Je suis revenu au chantier après".

Un autre exprimait la même idée de façon un peu différente :

"il est venu des ouvriers de partout ; c'est pour ça que le chantier était si renommé. Les ouvriers, ils ont apporté leurs méthodes de partout. Les Italiens, ils étaient forts ; ils ont apporté leurs méthodes de travail de Gênes. Y en avait qui venaient de Bordeaux, y en avait qui venaient de Sète, y en avait qui venaient de Bretagne. Tous ces ouvriers, ils apportaient chacun une méthode de travail différente, et finalement dans l'ensemble, on faisait quelque chose d'unique. Ça stimulait ; toujours faire mieux".

Certains mots techniques ou certaines expressions peuvent ainsi être repérés par les ouvriers eux-mêmes, comme le résultat des contacts pris avec d'autres entreprises, des apports de connaissances ou de méthodes nouvelles venues de l'extérieur, constituant des éléments de l'histoire de l'entreprise. Dans le chantier naval de Port-de-Bouc, -cas que nous connaissons bien- les traceurs-salle utilisaient un outil appelé le "piano" qui avait été "importé" dans le chantier bien avant la guerre, par un contremaître revenant d'un

chantier naval de Bordeaux ; l'introduction du "piano", (1) avait correspondu à un changement de méthodes pour certains relevés faits par les traceurs-salle. Ce terme technique "piano", restait donc dans l'esprit des traceurs-salle, comme une étape même petite dans l'évolution des méthodes de travail, et la connaissance de cette évolution faisait aussi partie de la qualification des traceurs, telle qu'ils la concevaient.

Les ouvriers manifestent souvent eux-mêmes l'exigence d'une reconnaissance de leur métier et de leur qualification à travers un langage de travail. La réaction d'un ajusteur machine (en construction navale) devant un texte littéraire parlant de lancement de bateaux et du travail fait par les charpentiers-bois à cette occasion est significative. L'auteur du texte avait naïvement et négligemment employé le mot "cognée" pour désigner l'outil dont se servaient les charpentiers-bois pour enfoncer des coins sous le berceau du navire au moment du lancement. L'outil en question étant une masse, l'ouvrier ajusteur machine était choqué de cet emploi incorrect ; il ressentait cette erreur sur l'outil comme une non-reconnaissance, voire du mépris, de leur travail même et de toutes les qualifications et qualités professionnelles de l'ensemble des ouvriers du chantier : ils n'étaient pas des bûcherons, mais des ouvriers de la métallurgie, et qui plus est de la construction navale, branche d'activité dont ils étaient fiers puisque c'était leur travail ; en quelque sorte c'était eux-mêmes, à travers leur culture d'ouvriers de la métallurgie, qui étaient ainsi ignorés.

Les noms des outils se sont souvent reportés sur les gens qui les utilisaient, qui, en quelque sorte, étaient les "spécialistes" de ces outils, nous renseignant ainsi sur la division du travail dans tel atelier ou entreprise. Dans la taille de la pierre, sur un chantier, en-dessous de

(1) Le "piano" était une latte de bois longue et souple sur laquelle étaient clouées, perpendiculairement de petites lattes. Le piano servait à relever sur une planche de bois destinée à un gabarit, la courbe d'une ligne de membrure ou d'une ligne de pont etc. - tracée sur le plancher de la salle à tracer- cet assemblage de lattes pouvait faire penser à un clavier de piano, d'où son nom, sans doute. Cf. Phanette de BONNAULT-CORNU : "Du Charpentier-bois à l'ordinateur. Le traçage des navires", 198 ; paru dans *Technologies, Idéologies, Pratiques*, 1981, vol. 3, n° 2-4.

l'"appareilleur", qui est le chef du chantier (1), chargé de l'"appareil" (ensemble des opérations de préparation et de taille des pierres), on trouve des "bardeurs", ouvriers qui transportent la pierre après sa taille, au moyen d'un "bard" ; le "pinceur" qui dirige les bardeurs et est "spécialement employé à remuer les pierres au moyen de la pince" ; le "poseur", l'ouvrier qui met en place chaque pierre ; le "contre-poseur" qui aide le poseur. Ainsi le mot technique, en plus de son sens premier, cache d'autres significations résultant de l'intégration-même de la technique dans le social.

* LANGAGE ET HIERARCHIE

Nous venons de dire que derrière le langage de travail des ouvriers -y compris derrière du vocabulaire qui semble à première vue "innocemment" technique- se cachent des références aux qualifications ouvrières elles-mêmes, ou à la représentation que les ouvriers se font de la qualification en général. De même derrière le langage et le vocabulaire, se cachent des références à la hiérarchie dans l'entreprise et à la représentation que se font les ouvriers de la hiérarchie.

Donnons un exemple qui pourra apparaître à certains comme une anecdote faisant partie du "folklore" ouvrier, mais qui est pleine de significations sociologiques si on veut bien en analyser le contenu : Des ajusteurs-atelier du chantier naval de Port-de-Bouc, parlaient des contre-mâîtres qu'ils avaient connus :

"Y avait des vedettes chez les contremâîtres. Un jour, il arrive un monteur de Paris, un calorifugeur. Alors il dit au contremâitre : "il me faudrait une auge". Le contremâitre : "quêsaco ? une auge ?". Il va trouver d'autres et ils lui disent : "Pauvre d'imbécile ! il te demande une gamatte!"

(1) Cf. J. TOUSSAINT : "Coupe des pierres, l'art du trait". Les livres utiles. Manuels-Roret, ed. Ch. Moreau, Paris, p. 236.

Ce n'est évidemment pas un hasard si l'exemple porte sur la méconnaissance de vocabulaire technique, méconnaissance que les ouvriers interprètent comme un manque de qualification professionnelle. Le mot "auge" est le terme classique qu'on trouve dans les dictionnaires pour désigner le récipient en bois utilisé par les maçons, les plâtriers pour le plâtre ou le ciment. Le mot "gamatte" doit être local, peut être d'origine provençale. Le fait que le contremaître ne connaisse que ce mot local, signifiait pour les autres qu'il était peu sorti de son coin, qu'il n'avait même pas eu de contacts variés avec des gens du métier. Constatant ainsi cette mauvaise qualification professionnelle, les ajusteurs de cette histoire, signifient du même coup ce qu'ils attendent des qualités professionnelles des contremaîtres et comment ils conçoivent la hiérarchie dans l'entreprise.

La situation hiérarchique dans l'entreprise est souvent assez facilement repérable à travers des expressions spécifiques de diverses professions. Les termes pour nommer les apprentis sont nombreux et varient d'un métier à un autre : galibot dans les mines, gamin ou gosse chez les typographes, mousse ou matelot dans plusieurs professions, notamment dans la construction navale (moussi à Port-de-Bouc). Mais au-dessus du jeune apprenti ainsi désigné, on trouve souvent encore dans des branches d'activité où la notion de corporation existe fortement, faisant référence au compagnonnage, les termes de "demi-ouvrier" et "ouvrier fini". Ces expressions sont très significatives de l'état de formation où en est le jeune. Lorsqu'il est enfin ouvrier fin, il "prend la caisse", et avec elle toutes les responsabilités d'un travail et d'autres jeunes en formation. Tel est le modèle d'apprentissage sur le tas qui existait dans les chantiers navals. Mais au-delà de cet aspect codifié de l'apprentissage que nous livre ce vocabulaire, il existe un aspect non codifié : c'est la relation de respect durable pour celui qui l'a formé, qui lui a appris le métier. C'est cet aspect aussi que doit comprendre le sociologue au travers d'expressions comme "nos anciens", "nos aînés" employées par les ouvriers pour désigner ceux qui les ont précédés dans le chantier, ou encore, "même à 90 ans, le moussi, c'est toujours le moussi".

Mais le vocabulaire technique lui-même peut être révélateur de la hiérarchie dans l'entreprise ou même, de manière plus générale d'éléments de la hiérarchie sociale. En effet, dans certains chantiers de cons-

truction navale, nous avons noté l'existence d'un double langage technique ; celui employé par les ouvriers et celui des ingénieurs, avec, selon les politiques d'embauche, de promotion interne des entreprises, la prédominance d'un langage technique sur l'autre. Un dessinateur de bureau d'études, un technicien ou un ingénieur "sortis du rang", ayant commencé avec un CAP d'ouvrier puis étant arrivé dans un bureau d'études, n'emploiera pas exactement le même vocabulaire technique que celui qui aura fait au départ un BTS ou suivi la filière d'une école d'ingénieur. Certains mots techniques sont directement issus du travail d'atelier : les traceurs en construction navale emploient par exemple l'expression "faire un trait carré", pour désigner la construction d'une ligne perpendiculaire à une autre, faite au compas, et par extension ils finissent par employer ce terme simplement pour désigner la perpendiculaire de deux droites indépendamment de la méthode employée. On retrouve d'ailleurs, dans les chantiers de taille de pierre, ce même vocabulaire (1). Mais un architecte sorti d'une école d'architecture ou un dessinateur en architecture n'ayant pas fait de travail de chantier, ne connaît pas cette expression et emploie simplement le mot "perpendiculaire".

Un autre exemple de différenciation de vocabulaire selon la catégorie professionnelle d'origine : Les traceurs comme les autres ouvriers de la construction navale, n'emploient pas le mot "livet" pour désigner l'intersection du pont et de la muraille du navire ; c'est une notion abstraite et non pratique ; ils parleront plutôt du "niveau du pont" ; de même pour le mot "clin", recouvrement des extrémités des tôles l'une sur l'autre, le long des virures, notamment dans les constructions rivées, à la place duquel, les ouvriers employaient plutôt le mot "épaulement", qui a un sens beaucoup plus physique.

Dans les chantiers navals -c'était le cas à Port-de-Bouc, et il semble bien que ce fut aussi le cas à la Ciotat jusqu'à ces dernières années- la promotion interne était importante, fondée sur le système de formation

(1) C.J. TOUSSAINT : *"Coupe des pierres, l'art du trait"*. Les livres utiles Manuels-Roret, Ed. Ch. Moreau, Paris, p. 23.

sur le tas complétée par des cours du soir (plus tard il y eut des systèmes de formation interne plus organisés). De ce fait, on retrouve à des niveaux très différents de la hiérarchie, et notamment dans les bureaux d'études, des gens qui ont été auparavant des ouvriers qualifiés. Bon nombre de dessinateurs de différentes catégories ont ainsi commencé par être traceurs. Dans ce cas-là, la vocabulaire technique qui prévaut est généralement celui des ouvriers. Sur les plans faits dans les bureaux d'études de Port-de-Bouc, on trouve nombre de mots techniques qui ne correspondent pas aux mots utilisés par les dictionnaires techniques ou les cours de construction navale du génie maritime. Cette prédominance du vocabulaire technique d'atelier peut d'ailleurs favoriser la constitution d'un vocabulaire propre à l'entreprise elle-même. Dans la construction navale, toujours, nous avons trouvé chez les travailleurs, à la Ciotat et à Port-de-Bouc, des mots complètement différents pour désigner exactement les mêmes éléments de gabarits.

L'existence d'un vocabulaire propre à l'entreprise est parfois fortement ressentie par les ouvriers eux-mêmes : à Port-de-Bouc, conscients des particularités de leur milieu de travail en raison de la grande diversité ethnique, certains ouvriers se sentaient parfois obligés de traduire un mot en français, croyant que le mot qu'ils employaient était étranger et compréhensible que par ceux du chantier. Un charpentier-bois parlant du "berceau" de lancement du navire, spécifiait : "le berceau, c'est le "ber" en français". En fait les deux mots se trouvent dans les dictionnaires et cours de marine.

* LANGAGE ET RAPPORT SALARIAL;

Lorsque des ouvriers du chantier naval de Port-de-Bouc disent que la direction "passait les forfaits à la mandoline", il y a de quoi rester perplexe et en tout cas on ne peut se passer d'explications. Le forfait était le mode de rémunération pour ceux qui travaillaient directement à la production. Les ouvriers gagnaient généralement du temps par rapport au temps prévu dans le forfait, et obtenaient ainsi un "boni". Toute l'astuce était de gagner le plus possible mais pas trop cependant, pour que justement la direction ne juge pas le temps donné excessif et ne décide pas de "couper les forfaits", de les

"passer à la mandoline". Ce n'était pas un calcul individuel de la part des ouvriers, mais un comportement collectif, avec un véritable jeu d'équilibre avec la direction. Ainsi, une expression comme celle-là, amusante -folklorique diront encore certains-, sans doute issue du groupe des italiens émigrés, a en arrière-plan tout un système de références aux rapports patrons-ouvriers, au mode de rémunération et aux comportements ouvriers pour s'assurer la rémunération la meilleure. Il peut exister aussi dans d'autres branches d'activité un vocabulaire ouvrier servant à exprimer un mode de rémunération particulier. Chez les typographes (1), les ouvriers payés à l'heure ou à la journée, au lieu d'être payés aux pièces, étaient désignés sous le terme générique de "conscience".

Mais inversement, on a aussi constaté que les ouvriers avaient parfois repris à leur compte des termes employés par la direction pour désigner un mode de rémunération. Dans les chantiers et Ateliers de Provence, à Port-de-Bouc, la direction et les services comptables utilisaient l'expression "ouvriers des frais généraux" ou même parfois simplement, les "frais généraux", pour désigner les ouvriers non payés au forfait, touchant seulement une prime fixe en plus de leur salaire de base, parce qu'ils ne travaillaient pas directement à la production, mais plutôt à l'entretien -d'ailleurs les grutiers en faisaient généralement partie. Les ouvriers de l'ensemble du chantier ont repris cette appellation et l'utilisaient couramment entre eux pour désigner ces ouvriers, mais ils l'ont aussi dénoncée comme méprisante. En 1955, l'ensemble de ces ouvriers firent un mouvement de grève tournante pour obtenir une amélioration de leur rémunération, mais spécialement pour être alignés sur ceux de la production, cars ils se sentaient dévalorisés par cette classification et dénomination patronales. L'un des responsables syndicaux de ce groupe, racontait :

(1) Eugène BOUTMY : *"Dictionnaire de l'argot des typographes"*, Les Insolites, libraire-éditeur, Paris 1979. Réédition de l'édition de 1883.

"On avait mené une grande explication auprès des gars des frais généraux, pour qu'on nous considère comme des ouvriers à part entière des chantiers, et qu'on soit payé sur la base du revenu moyen des chantiers. Si on met une semaine à dépanner, la production se fait pas ; donc faut nous intéresser au bon niveau de la production".

* LANGAGE DE TRAVAIL ET VIE SOCIALE

Le langage de travail est souvent transféré dans la vie hors travail, et cela d'autant plus lorsqu'il y a des relations étroites, de proximité géographique notamment, entre les deux milieux de travail et de vie sociale extérieurs au travail.

On retrouve alors des mots techniques du métier utilisés à l'extérieur dans un sens tout à fait différent, mais qui devient symbolique et entoure le mot d'affectivité. Le mot "taquade" était employé aux Chantiers et Ateliers de Provence par les ouvriers pour nommer les tains (ou tins), pièces de bois carrées, alignées à intervalles réguliers sur la cale de construction, et sur lesquelles est disposée la quille du futur navire, puis par la suite le berceau de lancement du navire. Dans la rue, ce mot "taquade" désignait pour tous les anciens Port-de-Boucains, une jolie fille. Nous ne savons pas comment s'est produit ce transfert, mais il y a une relation symbolique évidente entre la jolie fille et le berceau (1).

Cependant ce passage du vocabulaire d'une sphère à l'autre ne se fait pas seulement dans un sens. Le vocabulaire de travail peut être transformé par des apports de mots également symboliques, venant de la vie hors travail, et qui traduisent une relation d'affectivité entre l'ouvrier et son travail. Les riveurs de Port-de-Bouc appelaient les rivets des "clous", ce qui est peut être une manière d'"amadouer" le travail en désignant cet objet, le rivet, exclusivement lié au travail, par le nom d'un autre objet, le clou, d'usage plus courant, même dans la vie hors travail. Il y a peut être là aussi un mode d'appropriation de l'objet, le rivet, par le riveur qui le baptise (ou le rebaptise) en lui donnant ce nom.

(1) *Un tel transfert de vocabulaire, de la sphère de travail à celle de la vie sociale de tout un groupe, est signalé dans un article de Laurent DAMONTE : "Le parler des gens de l'Estaque - pêche à la sardine et langage populaire", in : "Le chasse-marée" (revue d'Histoire et d'Ethnologie maritime) n°8, p. 22.*

Dans une étude sur l'argot, Pierre Guiraud (1) parle du lien affectif qui s'établit "entre l'ouvrier et son outil ou sa technique", "source d'images, de sobriquets, de qualificatifs qui reflètent ses sentiments : affection, impatience, mépris, etc...".

L'auteur donne ainsi des exemples de cette relation affective :

"Pour le cocher son cheval est un bourrin, bourdon, canard, cannasson, carcan, hareng, pélican, poulet d'Inde, saucisson à pattes, etc ... ; pour le chauffeur sa voiture est un toboggan, un landaulet, un bahut, un fiacre, une boîte à roulettes, un tombereau, un bouzin, une bagnole, une charrette, etc... ; le souteneur parlant de femme dira ma boulangère, mon bifteck, ma ménesse, ma marmite, ma frangine, ma môme, ma gonzesse, mon taxi, ma julie, ma polka etc."

Tous ces liens étroits entre langage de travail et culture ouvrière pourraient se résumer dans cette phrase d'un ancien ouvrier du chantier de Port-de-Bouc, se retrouvant à discuter avec les anciens de sa corporation ; il dit : *"On a retrouvé notre langage. Il y a des mots qui reviennent qu'on avait oubliés depuis 15 ans qu'on a quitté le chantier"*. Si la mémoire d'un chantier ravive avec elle un langage, c'est bien que derrière les mots il faut chercher des significations sociologiques multiples.

Tout ce langage de travail est caractérisé en fait par son rapport immédiat au concret, à la vie matérielle. C'est un langage utile ; dans les mots techniques, ne sont employés couramment que ceux qui correspondent réellement à une expérience de travail, à l'exigence du métier, même si les autres mots sont connus. J.C. Kaufmann parlant du rapport au savoir des milieux populaires⁽²⁾ le caractérise comme un "savoir pratique et efficace" :

(1) Pierre GUIRAUD : "L'argot". PUF, coll. Que sais-je ? 1956, p.51.

(2) J.C. KAUFMANN : "Comprendre le rapport au savoir des milieux populaires", in *Economie et Humanisme*, mai/juin 1982, p. 265.

"La pratique est ici l'élément moteur et déterminant, c'est l'expérience qui est à l'origine d'un savoir dont le but est d'être appliqué, utilisé, intégré dans les tactiques quotidiennes". A ce mode de connaissance, correspond, nous semble-t-il effectivement, un langage pratique, concret, un langage qu'il faut décrire en référence aux conditions matérielles de vie et de travail, aux modes de relations sociales qui y sont liées. Les risques d'erreur dans la compréhension de ce qui est exprimé dans les milieux ouvriers est grande si on n'utilise pas les bons critères. On pourrait juste prendre l'exemple d'une telle erreur commise dans le livre de J. Frémontier (1) "La vie en bleu" : à propos de la lecture du journal, un ouvrier serrurier dit :

"Déjà le journal, le matin, je mets le nez dedans un peu, comme ça, et c'est fini ! Je touche l'Huma, je suis abonné ... l'Huma-Dimanche aussi ... A part l'Huma, je lis Le Télégramme, ça donne les nouvelles de la région, les alentours, on sait à peu près ce qui se passe" (2).

J. Frémontier souligne les mots "je touche" et "je lis", et conclut : "Entre le journal qu'on touche et celui qu'on lit, je vous laisse le malin plaisir de faire la différence". L'auteur avait déjà au début de ce paragraphe, annoncé clairement son interprétation personnelle, en écrivant :

*"J'achète ... mais je ne lis pas !
Ici encore le vocabulaire paraît révélateur".*

Révélateur, le vocabulaire l'est, certes. Mais encore faut-il bien le révéler. Le terme "toucher" est ici manifestement pris dans son sens très concret ; c'est le même mot employé en milieu ouvrier pour la paye : "toucher sa paye", et personne n'interprète jamais que parce qu'il "touche sa paye", l'ouvrier ne l'utilise pas.

* * * *

Cette note voulait attirer l'attention sur les significations sociologiques que l'on peut trouver dans le langage du travail, assez peu

(1) J. Frémontier : "La vie en bleu ; voyage en culture ouvrière". Fayard, 1980.

(2) Extrait d'un entretien repris tel qu'il est donné par J. Frémontier, p. 158.

étudié jusque là, faute peut être de collaboration entre linguistes et sociologues. Marcel Cohen, dans les "considérations finales" de son livre "Pour une sociologie du langage", exprimait cette nécessité de recherche commune : (1)

"Si donc linguistes et sociologues réunis se décident à décrire entièrement toutes les sociétés, statistiquement et historiquement, en tenant compte des faits de langue à la fois comme causés par les événements extérieurs et intérieurs affectant chacune d'entre elles et comme réagissant sur d'autres faits sociaux, ils devront avoir à tâche d'observer tous les multilinguismes en raison des conditions sociales. La division du travail, les antagonismes de classe pourront être examinés sous cet angle".

(1) Marcel COHEN : "Pour une sociologie du langage", Ed. Albin Michel, Paris, 1956, p. 356.



LES OUVRIERS ET LA PRATIQUE DU TRAIN

Ces lignes pourraient démarrer sur l'histoire d'une petite valise bleue, celle d'une omelette mal digérée, ou encore d'une pêche à la ligne du haut d'un pont, ou même d'une histoire d'amour sur un quai de gare. Curieusement, on peut se demander quel est le lien qui relie ces histoires ? C'est le train. Le train, en effet, rythme notre histoire. Que nous le prenions ou non, par l'ensemble des éléments matériels nécessaires à son fonctionnement (rails, passage à niveau, gare, ...), la publicité faite autour de lui ou l'utilisation des images du train par la publicité, son exactitude horaire face aux embouteillages sur la route, la pratique quotidienne qu'on peut en avoir, le train est toujours présent. Très vivant dans l'imaginaire social, l'histoire du train s'égrène au fil de nos souvenirs dont le répertoire est immense et sans commune mesure avec l'objet lui-même. Du thème du travail, en passant par l'usage des sens, pour parvenir à la notion de perte de vie collective : l'évocation du train ou de la pratique qu'il recouvre, unifie ou conduit bien des thèmes. Partant, comment comprendre et appréhender la place particulière que le train et les voyages occupent dans la mémoire collective et/ou individuelle ?

Aborder la pratique et les représentations du train implique une démarche nouvelle. C'est pourquoi, délibérément et persuadés que la démarche habituellement adoptée dans ce type d'étude (-Prenez-vous souvent, rarement, jamais le train ? - Le train est-il pour vous un moyen de transport idéal ? ...) ne ferait rien ressortir de plus que les éléments tirés des sondages, nous nous sommes tournés vers ces "petits riens" qui fondent le quotidien et structurent notre vie. Si quotidiens ces détails qu'ils finissent pas être complètement intégrés, oubliés, et que, lorsqu'il est nécessaire que nous en parlions, nous nous retrouvons sans trop savoir qu'en dire.

C'est à partir de cette interrogation que notre étude a été conçue : plutôt que d'aborder la classe ouvrière par ses aspects les plus frappants, les plus connus, nous avons "renversé la vapeur" et choisi de l'aborder à partir de ses rapports avec le train. Ce dernier devenait alors notre thème central autour duquel tous les autres devaient s'assembler et s'organiser (1). Une étude donc, dans laquelle le train n'est plus seulement un moyen de transport et la classe ouvrière pas seulement vue sous l'angle du travail ou du syndicalisme. En outre, plutôt que de l'approcher à partir des représentations-mêmes, nous avons choisi de l'aborder à partir des pratiques ouvrières passées. A ce niveau, peut-être est-il utile de préciser qu'il est peu fréquent dans le cadre de la sociologie contemporaine de se référer à l'histoire passée pour parler des périodes actuelles. De notre point de vue, cette situation est regrettable car pour saisir les pratiques à un moment donné, il est nécessaire de connaître le mouvement qui les a générées et le champ social dans lequel elles s'inscrivent. Explorer ce passé à la lumière du présent revient à considérer que "le processus de mémorisation joue un rôle central dans la production d'une culture ouvrière (2).

Les ouvriers constituent 40% de la population active française et contrairement aux autres catégories sociales, ils prennent beaucoup moins le train. Pourquoi le prennent-ils si peu ? Existe-t-il des raisons qui sous-tendent ce non-choix ? Quelles images véhiculent-ils sur cet objet pour que celui-ci soit si peu présent dans leurs pratiques ? Et, s'ils utilisent si peu le train au regard du nombre de voyageurs qui le prennent, cela veut-il dire forcément qu'une pratique faible entraîne une absence de représentations ? Ce n'est pas le cas.

Peu d'ouvriers prennent le train. D'une part, il n'est pas nécessaire de le prendre pour en parler, avoir une pratique du train ne

-
- (1) Cf. l'étude de Ph. GABORIEAU, "Le vélo dans la mémoire ouvrière", LERSCO, Nantes, 1982.
1936 : photo. Le train dans notre étude est tout aussi symbole que le vélo dans l'étude citée.
- (2) Selon l'expression de R. Cornu.

correspond pas forcément au fait de le prendre : elle inclut, le fait d'avoir le train dans son environnement quotidien (habiter près d'une voie ferrée, d'une gare, voir le train pénétrer à l'intérieur de l'usine, ...). A l'heure où les médias ont une existence souveraine et le matériel ferroviaire une présence certaine (locomotive, rails, ...), point de réel besoin de se "baigner dans des lacs en montagne pour se faire une idée de la température de l'eau !".

Les informateurs de l'étude n'ont donc pas eu à subir des tests sur la fréquence de leur recours aux services S.N.C.F. pour y participer (1). D'autre part, on ne prend pas forcément le train pour prendre le train mais pour se rendre quelque part : le train n'est qu'un instrument. C'est à travers l'ensemble des pratiques que nous pouvions retrouver de manière plus pertinente les représentations. En voulant isoler les images du train, on s'aperçoit qu'on retrouve des représentations plus larges, englobant d'autres thèmes. Nous avons donc posé le problème du train et du voyage dans le cadre plus général de l'ensemble des expériences qui lui sont liées. Une problématique centrée autour du train uniquement en terme de voyage (2) n'aurait sûrement pas eu le même impact, ni les mêmes résultats. Tout ceci dans le but d'approcher les raisons pour lesquelles cette population, éloignée du train, y reste néanmoins attachée par ses désirs, ses attentes et ses revendications.

On aurait tort de se représenter l'ouvrier et sa famille enfermés dans leur mentalité, vivant au seul rythme de leur vie familiale et de travail, ignorant presque tout des voyages et des contrées lointaines, ne se déplaçant pas ou dépendant entièrement, pour leurs déplacements, de la voiture.

Rappelons que ce sont eux qui ont les premiers construit les voies ferrées, les gares et les trains. Déjà par ce biais, le train prend sa place dans la mémoire ouvrière. D'autre part, les pratiques de voyages ne sont pas séparables des autres pratiques qui se manifestent (sous forme indi-

-
- (1) L'étude a porté sur deux communes situées aux extrémités de la zone de Fos, bien pourvues en train de marchandises et très peu -voire pas du tout- en train de voyageurs. Cette quasi absence donne plus de significations au niveau des représentations.
- (2) L'assimilation train-voyage constituant pour nous un abus de langage, le voyage dénotant surtout rêve, évasion, liberté, par opposition à déplacement.

viduelle ou collective) dans le cadre de la vie quotidienne et de ses rythmes, à travers les cycles de vie (travail, loisirs, ...), leur inscription dans le temps, l'espace ou le corps. A noter la fréquence des références au physique, au sensoriel, quand les ouvriers parlent du train. Nous avons choisi d'aborder dans cet article, trois aspects contrastés parmi ceux qui sont ressortis de notre étude antérieure : le train, c'est un monde physique ; le train, c'est une vie collective ; le train, c'est un monde masculin.

I.- LE TRAIN, UN MONDE PHYSIQUE.

1.- "De mes premiers voyages, je me rappelle les bruits et les odeurs surtout".

Les thèmes principaux autour desquels s'organise la mémoire et qui appellent les souvenirs sont ceux non seulement liés à la vie de travail, aux rapports familiaux, aux loisirs mais également ceux tus au nom des règles de "bienséance"* (nous dirons plus largement les non-dits), et qui pourtant fondent la vie quotidienne. Il serait absurde de ne considérer que le dit parce que le non-dit est souvent rejeté dans les deux derniers termes (tolérance - interdiction) du mécanisme de valorisation de la culture dominante : valeurs *prescrites* (le voyageur doit s'asseoir et voyager), valeurs *préférées* (il peut avoir des rapports de convivialité : entretenir une conversation sur des sujets qui n'impliquent pas plus sa personne que son mode de vie : "il fait beau" ...), *tolérées* (parler à quelqu'un qui n'en a pas envie et qui répondra par politesse, ...), *proscrites* (aborder des sujets privés, se déchausser, ...). Le dit et le non-dit de ces valeurs-là sont beaucoup plus marqués par le biais de la perception sensorielle. Ainsi, les sens du toucher, de la vue, de l'odorat, de l'ouïe et du goût sont pleinement à l'oeuvre dans les différents récits de vie que nous avons recueillis :

"Je me souviens des poteaux qui défilent et des fils."

- Lui : "ça, ça reste TAC-TAC, TAC-TAC, TAC-TAC."

- Elle : "Ah ça ! et puis aussi du bruit du train dans mes oreilles et la fumée ! Si on mettait le nez à la portière c'était les escarbilles, c'était de la fumée qui rentrait dans le wagon ! Ah oui, ça, je m'en souviens. Et puis, je me souviens aussi de quelque chose qui a dû beaucoup m'impressionner c'était les marches-pieds qui étaient trop gros pour mes petites jambes, ça je m'en souviens bien alors !".

* Celles auxquelles on accorde droit de cité parce qu'elles sont considérées comme l'expression de la majorité, i.e. : en référence aux valeurs dominantes.

Nous remarquons dans ce récit, le désir de communiquer non seulement la perception mais les niveaux de perception. Ce qui se traduit par l'évocation de la perception (le bruit), sa localisation corporelle (nez, oreille) et son image sonore (tac-tac), visuelle olfactive et tactile. L'importance de la marque laissée par les perceptions sensorielles prend tout son sens lorsque nous la replaçons dans le cadre du travail ouvrier qui dans sa dimension matérielle fait appel à tous les sens. Le recours, la mobilisation des sens leur donne une prise directe sur l'environnement. Le voyage n'est qu'un intermède qui, parce que l'objectif du déplacement est précis et sans rapport avec des vacances, les renvoie à des situations plus quotidiennes comme celles du travail par exemple.

Mais, l'éloignement physique n'exclut pas les possibilités de perception. Il n'est pas nécessaire de prendre le train pour éprouver un rapport physique avec lui :

"Et alors, c'est assez bizarre, je sais pas pourquoi, mais on passe sous un pont et bè, je m'arrête sous le pont pour écouter, voyez ! Pa-pan, pa-pan ... "Restes pas sous le pont" elle me dit ma femme, y risque de s'écrouler !".

2.- La dimension physique tient aussi à la manière dont les ouvriers se trouvent placés dans le train :

"Si tu voyais cette corrida pour monter dans le train, oh pauvre ! Alors, un y se faufilait, on faisait passer les valises par le fenestron et les trois quarts du temps, tu faisais le voyage debout ou sur le soufflet hè ! et, si tu avais des colis bè, tu étais marron ! Et pousse ! Pousse !"

Ou encore :

"Fils : Ouais, mais te trouve pas dans un soufflet dans un Corail quand y a un aiguillage !

Mère : Bè, les autres, c'était pareil.

F. : Là, tu tombes carrément !

M. : Les autres y faisaient ça, y faisaient le creux !

F. : Là, tu as les deux plaques de ferraille qui se rejoignent - mais carrément quand tu as un aiguillage, elles font ça (elles se plient), et là y a un trou. Et bè moi, j'ai vu ! Avant, elles s'enlevaient pas carrément".

"M. : Bè tu sais, heureusement qu'y avait pas de trou.
Parce qu'après la guerre, quand il y a eu les gens qui réintégraient leur domicile, bè y en avait qui faisaient le voyage tout le long dans les soufflets ! Moi, ça m'est arrivé de la Bastide à Marseille, faire le voyage avec les sacs sur le dos, les valises dans le soufflet, tout le long debout, bè tu sais tu en prenais une cure de soufflets, je te le dis hè ! Oulala què malheur ! "

Les souvenirs s'organisent plus autour de la façon de voyager que dans le voyage lui-même. Le but du voyage s'est estompé, la mémoire conserve essentiellement les péripéties du voyage. Ne pas avoir de place, voyager debout, dans un soufflet, garder son sac à dos, être gêné par les bagages, ..., des conditions de transport qui évoquent foule, entassement, gêne qui ne se retrouvent pas dans les wagons de première classe. Ceci nous renvoie au non-réflexe de réservation de la place et à la notion d'appropriation. En ne réservant pas, ils ont plus de chance de voyager inconfortablement (le titre de réservation donnant droit à une place entière et assise). Ils achètent un droit de place et non une place effective : se place donc qui pourra, les bagages seront posés pêle-mêle et même, serviront des sièges.

Découvrons dans le même sens un cas dans lequel l'imaginaire -très vivant- prend le pas sur la réalité :

"On voyageait dans les wagons en bois : chevaux 8 - hommes 40. C'était des wagons en bois, nous montions dessus, vous étiez assis par terre, comme des ... oh pauvre ! comme des bêtes ! Et, quand j'ai quitté la France, alors ! le plus qui m'a choqué, c'est quand je suis arrivé en Angleterre. Quand je suis arrivé sur un bateau qui m'a récupéré, bon enfin, on nous a mené dans une gare et on nous a mis dans un wagon de voyageurs : en 2e classe, ma chère dame ! Ça existait pas les 8 chevaux-hommes 40 ! C'est la première différence que j'ai fait. J'ai dit : tiens, au moins ici, y sont civilisés".

Ce qu'il faut bien voir ici c'est que cet homme dans l'évocation d'une situation qui peut paraître paradoxale à notre époque (ou pour le moins anachronique) ne nie pas le confort des trains actuels. Son imaginaire reste bien vivant : ses comparaisons s'établiront néanmoins toujours en fonction

de l'image qu'il a gardée et qui l'a marqué. Si ces situations peuvent sembler marginales, voire outrancières, revenons à des cas de figure plus habituels. Celui par exemple d'occuper une place assise, sur des planches donc sur du dur (1), mais assise quand même.

3.- Le train, une affaire de classe.

"J'ai connu le train à l'époque où c'était les planches. Vous comprenez, les wagons de 3ème classe, bestiaux-chevaux, voyez, j'ai connu ces wagons-là, les premières classes on les regardait de loin vous comprenez, je pouvais pas me les payer, mes parents non plus ! Donc, 3ème classe automatique. C'était des bancs en bois !"

Outre les connotations physiques qu'elle comporte et que nous avons déjà abordées ci-dessus, cette citation nous introduit directement sur le thème du système des classes dans le train. Suivant le milieu auquel on appartient, on aura accès à telle classe dans le train. La hiérarchie des classes est très ressentie parce qu'elle est également très marquée dans l'équipement des trains (bois en 3ème classe, ...). Notons que si les écarts entre les classes de voyageurs ont été réduits (au lieu des trois classes antérieures il n'en reste plus que deux) tant au niveau du nombre qu'à celui du confort dans les wagons, le confort psychologique demeure nettement différencié (dans la couleur des wagons et des sièges, la marque apposée à chaque wagon, ..., autant de signes qui indiquent l'erreur à ne pas commettre).

Là où les marchandises remplacent les hommes, c'est le corps physique dans son intégrité qui est perçu dans sa négation :

"Moi, je vois que pour venir chercher les marchandises, la S.N.C.F. elle fait rentrer les trains, y compris dans PCUK, à Khulmann, il faut bien savoir que tout le complexe ferroviaire de Fos a été construit parce qu'il y avait les usines si y avait eu un village, on n'aurait pas construit ; dans

(1) Le "dur" c'est aussi le terme populaire pour désigner le train.

la même période, on a supprimé des lignes, des milliers de kilomètres en France : y a des régions qui sont complètement désertées, comme la Bretagne, les Cévennes ... mais à Fos, parce qu'il y avait la Solmer, PCUK, on a fait des installations extraordinaires ... pour les marchandises, pas pour les ouvriers !".

La S.N.C.F. est perçue comme un organisme se préoccupant plus du transport des marchandises que de celui des voyageurs. Cela semble contraire au statut d'une entreprise publique de privilégier l'aspect économique au détriment de l'aspect social. A moins que l'on fasse partie de ceux qui détiennent un certain pouvoir :

"Quand on pense qu'on a pu ouvrir la ligne pour faire venir un train de voyageurs sur Mas Thibert, pour voir le Boushaga Boualem ! ouais, on a ouvert la ligne exprès, un dimanche, pour faire venir une micheline, un autorail à Mas Thibert !".

La différence de classe est encore plus marquée, remarquée, lorsqu'il s'agit d'un personnage disposant de certains appuis : un train sera spécialement affrété sur une ligne habituellement désertée.

4.- Nous retrouvons le rapport physique sous un autre angle encore : par le biais de la santé.

"Pour des raisons de santé, je trouve que le train c'est mieux. J'ai des problèmes de vertèbres et un problème cardiaque aussi. Pasque conduire une voiture, c'est comme l'alcool, ça vous tue insensiblement, à chaque virage ça vous fait un coup au coeur. En train, non".

Sans chercher à prouver la validité médicale de ces propos, nous nous contenterons de noter que le rapport physique passe aussi par les lignes du coeur ...et celles de la digestion ne sont pas épargnées :

"La première fois que j'ai pris le train ... j'avais été malade comme une bête. On m'avait fait manger de l'omelette, le soir, et je l'avais rendue dans le train, et j'ai pas pu

en manger jusqu'à l'âge de 20 ans et même encore maintenant, à cause du train ! Vous voyez, ça m'a fait quelque chose le train ! J'ai jamais pu empifrer ce machin-là !".

Ce "machin-là" est-ce le train ou l'omelette ?

5.- L'association train-nourriture passe aussi dans la manière de prendre ses repas :

"Tout le monde sortait son casse-croûte, ma mère coupait le pain, les tranches de saucisson ..."

Le problème de la nourriture est donc un autre élément contenant à la fois un rapport physique et un rapport social car saucissonner c'est aussi partager un repas entre plusieurs personnes.

"On sortait sa petite serviette à midi, tout le monde sortait son casse-croûte du panier, ma mère coupait le pain, les tranches de saucisson, et là, y avait pas de gêneur en wagon, pasque tout le monde faisait ça ... je parle en 3e classe bien sûr !"

Le groupe imprime sa marque, son mode de vie. Ces éléments d'un mode de vie sont tellement appropriés que certains jouent avec :

"Quand je suis retourné d'Algérie, j'étais obligé de rentrer à Paris, et le train était bondé, c'était en plein été. Et de Paris pour revenir à Port-de-Bouc, c'était raide et y avait pas de place, ni rien. Et, j'ai rencontré un copain, un copain qui était de Martigues. Pour trouver une place, hein ! A un moment donné, on en a trouvé une ... pour rire j'ai dit au copain "tu veux qu'on ait de la place"", y me dit "ouais". J'ai dit "attends", je suis descendu au buffet de la gare, j'ai pris un pain, une grosse flute et un litre de vin... vous m'avez compris ? J'ai pris le litre de vin, je l'ai débouché, je me suis un peu arrosé et j'y ai dit à l'autre "gardes la place". Je suis rentré à la place et je me suis assis, je sentais le vin, je faisais semblant de boire et, (friction des mains) je faisais l'ivrogne, tout le monde est parti hè! j'ai mis le litre au milieu, le pain par terre et tèn on a dormi tous les deux".

Les rapports de classe se retrouvent donc dans le train comme dans n'importe quel autre espace social. Ils se trouvent ici renforcés par la propre structure hiérarchisée du train (Ière, 2e et jusqu'à la deuxième guerre mondiale, 3e classe). La classification repose également sur les moyens (pas seulement financiers) qu'ont les voyageurs de pouvoir s'offrir telle ou telle qualité de service (revenu, idée de voyager -même en Ière- sans changer leur conduite ...).

*"Quand tu sors le casse-croûte dans le Corail,
tout le monde te regarde comme ça ! (éberlué)".*

Dans cette citation, le Corail est perçu comme un train de luxe dans lequel on ne peut agir comme dans les anciens types de trains, sinon en risquant la réprobation générale. Ce qui les gêne, est-ce la modernité du *Corail* : l'aspect rutilant de la machine, le nouvel aménagement de l'espace, le mélange de personnes appartenant à des milieux différents ("en 3ème classe au moins, on se savait entre nous") ? C'est ce qui nous amène à voir de plus près la vie collective dans le train.

II.- LE TRAIN, UN MONDE COLLECTIF.

La place du train dans la collectivité et les comportements de sociabilité qu'il permet ou que l'on est en droit d'en attendre, ne peuvent se comprendre que par rapport aux normes sociales propres à chaque groupe.

Le train est perçu comme un lieu privilégié de contacts :

"Il faut quand même reconnaître que le train, c'était un lieu privilégié de contacts. N'importe lesquels. Dans un train, on est beaucoup plus détendu que dans une voiture, on peut discuter, brancher un peu ...".

"C'était", "On est" un mélange de temps dans lequel la perception traduit l'image gardée : celle du lieu permissif à tous les contacts. - Contact à travers les jeux :

"Ah, c'est formidable, formidable ... mais encore ... c'est ... il y a une ambiance qui se crée quoi ! On se retrouve tous les copains, le train est un peu à nous quoi ! vous chahutez les gens qui sont autour de vous, les femmes, les hommes, vous vous racontez des blagues, vous regardez le paysage".

Un contact dans l'échange, le partage :

"Bon bè, au retour (du marché) c'était ... bon bè, les gens y montraient ce qu'y-z-avaient acheté au marché, c'était les tissus, ou les cadeaux pour les enfants ou ... bon bè, ça riait, en même temps y cassaient la croûte, y sortaient le calendos, le saucisson, tout ça, bon bè c'était une animation qu'on voit encore quelquefois, mais c'est rare".

Une entr'aide sans équivoque :

"Avant tu rentrais dans un train, il était tout le temps bondé. Alors là, tout le monde essayait quand même de se rendre service, pasqu'aussi bien tout le monde voulait rentrer, des trains y en avait pas énormément ... y avait quelque chose d'humain dans les rapports entre les voyageurs".

L'espace, l'aménagement spatial du train apparaissent déterminants dans leurs perceptions et devraient être le pilier d'une structure communautaire. Ils en reviennent toujours à envisager une conception collective du train. Vision dans laquelle l'entassement des gens, des bagages, la promiscuité qu'il entraîne sont gardés par la mémoire comme une source de plaisir. Avec le nouvel aménagement des trains, l'unité dans le lieu n'existe plus, les échanges et la permissivité traditionnelle sont rompus et s'expriment par des regrets sur les formes actuelles d'aménagement :

*"Je n'apprécie pas du tout le machin du milieu, ça fait impersonnel, ça fait autobus. Parce que nous avons les petits compartiments, vous savez le couloir de côté."
- Sa femme : "Vous savez ce que je regrette ... c'était mieux... les compartiments et le couloir d'autrefois qui permettait de se promener près des fenêtres pour voir le paysage ...".*

Ce qui frappe dans ces récits c'est la précision du vocabulaire lorsqu'il s'agit des choses, des faits ou des personnes qu'ils apprécient par opposition à ce qu'ils rejettent ("le machin du milieu, les petits compartiments, le couloir, ...). Cette précision procède d'un processus de réappropriation des éléments de leur mode de vie passés qu'ils

conservent toujours vivants dans leur mémoire. La division s'opère lorsqu'ils ne peuvent plus se mouvoir dans l'espace, comme ici du train, avec les mêmes habitudes et leur schéma social. Cette division entraîne une sensation accrue au niveau de l'isolement :

"Maintenant y peut plus y avoir quelque chose d'humain, y se rencontrent jamais les gens !"

La modification de l'espace joue sur plusieurs points : la réduction du nombre des classes dans le train, l'atomisation des comportements liée au nouvel aménagement des wagons (alignement des fauteuils, ...), la réduction du temps de transport, l'agencement de l'espace (quasi absence de lieux communs). Ces points dénoncent la spatialité comme vidée de toute permissivité et entraînent la recherche et la récupération d'autres lieux (les rares bars de train par exemple). La modification ne se fait pas seulement au niveau de l'espace, le temps a aussi une grande importance : la durée du voyage en se rétrécissant ne permet plus de charger le temps de voyage des mêmes contenus ; en outre, lorsque le voyage est long, c'est la gestion du temps qui est remise en cause. Ils ne peuvent ni lire, ni rester assis durant tout le trajet, sentiment d'être abandonnés à eux-mêmes, sentiment d'ennui, d'être *assis comme des bureaucrates*. Ils ne peuvent rester sans rien faire, leur vie n'est pas centrée sur l'inaction : ce comportement est le fait de gens qui n'ont toujours pu compter que sur leur force de travail (au repos, ils font du bricolage). Cela fait partie de leurs habitudes sociales, le train ne peut leur imposer une autre discipline.

L'aménagement spatial du train a donc une réelle résonance sur leur vision de l'isolement et du collectif : c'est une agrégation de très forts contenus que nous retrouvons dans l'évocation de la disparition des couloirs, des compartiments à huit personnes, ces lieux dans lesquels on pouvait se rencontrer entre gens de même condition, rencontrer et échanger. Aller vite et se connaître mieux paraît incompatible :

"On vit une époque maintenant où on devrait s'intéresser quand même un peu plus aux choses de la vie, quoi ! pasque je crois qu'on vit une époque où on s'isole, on n'a plus de contact avec les gens quoi !"

Le problème de la vie collective dans le train, soutenu par les protestations contre les structures actuelles se retrouve dans les autres domaines.

"C'est dommage quoi, on se connaît plus ! c'est pas qu'on se connaît plus, on a ... on se voit pas assez ... on n'a pas assez le temps ... même sur le plan de la vie familiale, la famille et tout ..."

Le thème de l'isolement revient à tous les propos : celui de la vie de travail, familiale, des loisirs, des structures urbaines ... Le transport est associé à la vie de travail, à sa localisation, au type de rapports et de sociabilité qu'assurent l'entreprise, le quartier. La population ouvrière a un schéma social et juge le train en fonction de ce schéma. Le train semble devoir jouer le rôle tenu par les cafés (ou toute autre structure communautaire) dans les quartiers qui constituaient des unités relativement autonomes. L'unité de lieu permet et favorise les liens entre ceux qui le partagent ainsi que la solidarité, de même qu'un contrôle du groupe sur ces membres. En harmonie avec sa situation économique, sociale et culturelle le groupe imprime ainsi sa marque et son mode de vie. Cela ne semble plus possible avec la nouvelle conception des trains dans lesquels l'unité et la solidarité du lieu n'existent plus ou quasiment plus. Ce qui paraît certain, c'est que la population ouvrière tend à vouloir conserver les éléments de son mode de vie et que, nous retrouvons avec le problème des transports les normes de sociabilité propres à ce groupe social. Les projections de l'avenir portent toutes en germe la conservation par les ouvriers de leurs pratiques, de leurs valeurs et de leurs comportements. A travers le train, nous avons retrouvé les éléments d'une démarche globalisante qui touche aussi bien aux structures de l'espace résidentiel, qu'à celle du travail ou des loisirs : le train "isole" comme les structures économiques et sociales nouvelles "isolent" dans la société.

III.- LE TRAIN, MONDE MASCULIN

Les occasions de prendre le train révèlent encore deux caractéristiques : elles sont liées à des situations subies, obligatoires, ou à la résistance à ces contraintes ; elles concernent essentiellement les hommes

1.- Guerre, service militaire et train : "Oui, Ah, mais alors là c'est pas pareil".

Chaque homme a pris le train dans sa vie, à l'occasion de la guerre ou du service militaire. Curieusement, nos informateurs omettaient systématiquement cette pratique-là, comme si elle appartenait à un temps, un monde à part :

"Oui, mais alors là c'est pas pareil ! J'ai fait toute la France, l'Europe, tout en train, je rentrais en permission. Les trains qui venaient de permission, Strasbourg-Paris, Paris-Toulouse, on les prenait la nuit : donc, vous comprenez, c'était du temps mort".

S'ils bénéficient du tarif réduit, les hommes durant ces temps obligatoires ne disposent également que d'un temps réduit pour les permissions et voyagent de nuit chaque fois que cela leur est possible. D'une part, les mauvaises conditions de transport se trouvent accentuées dans ce "temps mort". D'autre part, lorsque "les bidasses" ne dorment pas, leur vie dans le train, qu'il s'agisse de plaisanteries, de repas, prolonge la caserne : C'est celle d'un groupe uni par un même uniforme. Temps à part du service militaire, temps mort du voyage de nuit, n'est-ce pas la même chose ?

2.- "Mais le train pour moi, c'est un outil"

La relation train - vie de travail est omniprésente.

"C'est le problème qui nous intéresse plus particulièrement pasque sachant le nombre de travailleurs qu'y a dans la région, les embouteillages, les paniques qu'y a tous les

matins et tous les soirs sur la route, y aurait un train, une micheline ce serait beaucoup plus ... enfin, moi je lie ça au travail".

C'est d'abord le train utilisé pour se rendre à son travail (ou l'absence de train) qui est omniprésent dans le discours ouvrier :

"Nous, dans le temps, quand y avait le chantier, vous aviez Miramas, tout ça, qui venait, on avait des trains spéciaux pour les ouvriers, mais maintenant, tout ça s'est perdu, y en a plus ! Des wagons en lattes de bois, 2e et 3e classe. Le train y partait à l'heure de la sortie du chantier, il était prévu pour ça ... Y en avait un qui partait à 6h. de Marseille, qui venait jusqu'à Port-de-Bouc, y s'arrêtait à toutes les gares. Carro, Sausset ..., et y prenait les ouvriers à Miramas, y partait à 6h.1/2, et y venait jusqu'à Port-de-Bouc, c'est tout, pas plus loin. Il arrivait à 7h.5, on rentrait à 7h.

On retrouve là encore l'opposition patrons/ouvriers. S'il y a des trains, c'est avant tout le train de marchandises pour alimenter les mines (le train des patrons). Celui des ouvriers (pour se rendre à leur lieu de travail) est inexistant ou inadapté aux horaires de travail.

C'est ensuite le train des déplacements pour se rendre sur des chantiers éloignés, caractéristique d'une large part de la classe ouvrière des pourtours de la zone de Fos :

"Lorsque je travaillais en déplacements. Si je travaillais le lundi, j'étais obligé de partir le dimanche soir, par exemple pour aller sur Montpellier, tout ça ...".

La fermeture du chantier de Port-de-Bouc en 1966 amène la mise en chômage d'un certain nombre d'ouvriers. Pour les autres (obligés d'aller travailler à La Ciotat) un train de raccord est mis en circulation. Ce train rallonge non seulement le temps de travail mais il est vécu comme une façon d'affaiblir le mécontentement et une atteinte à la dignité de ces ouvriers qui arriveront plus fatigués que ceux de La Ciotat :

"On aura l'air de quoi ? On est de bons ouvriers, en nous balançant ce transport, on sera de mauvais ouvriers quand on arrivera. On est bon pour recevoir des coups de pied au cul".

Le train est dans la continuité des décisions prises à leur rencontre : non seulement leur emploi est supprimé mais en plus on les envoie "ailleurs" et dans quel état ! Ce train est vécu comme un train de déportation.

Le train, symbole de l'industrialisation, ne peut disparaître qu'avec elle. Le train, lieu et objet de progrès, est aussi le lien avec l'extérieur -tant avec d'autres gens qu'avec le reste du pays.

"Tant que le rail reste, on se dit que rien n'est perdu".

Supprimer des trains, le trafic voyageurs, rendre les liaisons plus difficiles, les attentes plus longues sont des indices alarmants, ressentis comme faisant partie d'un plan général prononçant leur exclusion. Pour les ouvriers le critère visible de la destruction économique et sociale est l'absence de train.

3.- "Toutes les réunions se passaient à Paris".

Au centre même de l'activité de travail, le train devient objet de revendications : création d'une ligne, adaptation des horaires à ceux du travail etc...

En période de grand conflit, comme la fermeture du chantier de Port-de-Bouc, on l'utilise pour "briser le silence".

"Il y a eu de grandes manifestations, on avait arrêté les trains à la gare. On est descendu à Marseille manifester à la préfecture. On a barré les routes, parce qu'ils ont fait le mur du silence sur nous. Ils ont fait le mur du silence sur notre action contre la fermeture des chantiers".

On l'utilise aussi pour aller protester à Paris contre la fermeture de l'entreprise.

Les syndicalistes, eux-mêmes, ont une expérience particulière des trains. Directement relié au travail et ne revêtant pas qu'un aspect contraint (comme le travail) le syndicalisme oblige à de nombreux déplacements (1).

"En étant militant syndical (en particulier, j'étais membre du Comité Central d'Entreprise), j'étais amené à voyager souvent sur la ligne Marseille-Paris. Je faisais à peu près ... minimum une quinzaine de voyages par an, et sur Paris, une bonne douzaine par an. D'ailleurs, des fois j'ai fait trois voyages aller-retour dans le mois sur Paris. Ah oui ! toutes les réunions se passaient à Paris".

Dans une région où toutes les activités industrielles emploient des hommes, les rapports au train excluent les femmes.

C O N C L U S I O N .

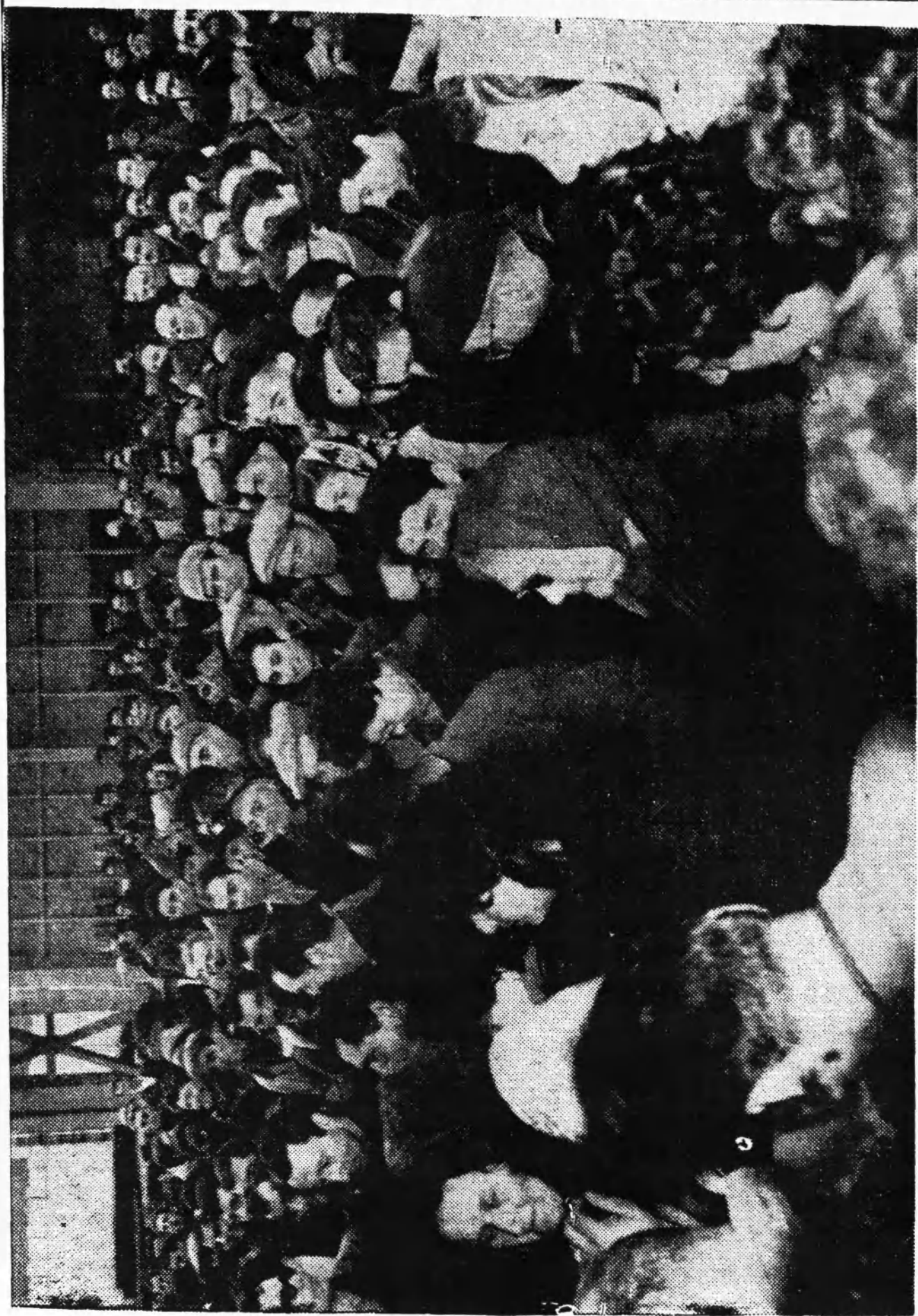
A travers ces quelques exemples, nous avons tenté de montrer comment le rapport au train dépasse largement le simple "voyage" et renvoie à tous les aspects de la vie ouvrière : il devient symbolique. Dans la mesure où l'utilisation du train n'a lieu que dans des aspects contraignants de la vie, c'est le terme de "transport" ou de "déplacement" qui sera utilisé. Le "voyage" est ailleurs, en protestation contre le déplacement :

"Les voyages je les vis pour moi, c'est intérieur, les véhicules c'est accessoire".

(1) Le millionnième voyageur du TGV était un syndicaliste.

"Si je voyage, j'attends d'être arrivé, le voyage lui-même je trouve ça vraiment nul. C'est un déplacement donc c'est une attente (...). Si je voyage, je suis entre deux chaises, c'est une attente donc ... je m'en vais d'un endroit, c'est le départ, j'attends d'aller ailleurs bon. Mais en fait, bon, je m'en fous un peu d'aller ailleurs, en fait je ne vois pas trop l'intérêt de se déplacer, vu que rien ne change!"

"Enfin, j'ai horreur ... je les fais mais à contrecœur, parce que pour moi, je voyage un peu comme ça (=signe: dans la tête), avec un bouquin, avec ... voyez-vous je voyage avec un bouquin. Par exemple, je peux décrire Paris, la Russie, j'ai lu toutes les histoires qui traversent ... je peux vous dire où c'est qu'on passe sans l'avoir jamais vu, voyez !"



La foule des ouvriers et employés rassemblée dans la cour d'entrée.