



HAL
open science

La vie des entreprises sous l'Occupation : une enquête à l'échelle locale. L'industrie marseillaise

Robert Mencherini, Christian Oppetit

► To cite this version:

Robert Mencherini, Christian Oppetit. La vie des entreprises sous l'Occupation : une enquête à l'échelle locale. L'industrie marseillaise. Institut d'Histoire du Temps Présent. Réseau des correspondants départementaux. 1986. halshs-04268272

HAL Id: halshs-04268272

<https://shs.hal.science/halshs-04268272>

Submitted on 2 Nov 2023

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.

L'industrie marseillaise

par Robert Mencherini et Christian Oppetit

1°) LA PLACE DE MARSEILLE DANS LES BOUCHES-du-RHONE : DONNEES GENERALES :

Au recensement de 1936, le département des Bouches-du-Rhône est le quatrième département français pour la population : 1.224 802 habitants (Seine : 4.962 967, Nord : 2.022 167, Seine et Oise : 1.413 472, Rhône : 1.028 379, Gironde : 850 167).

C'est un des rares départements qui ont bénéficié de l'augmentation de population constatée au niveau national entre les recensements de 1931 : 41 834 222 hab. et 1936 : 41.907 056 ; cette augmentation provient pour 40 % des trois départements de l'est du littoral méditerranéen ; comme ces départements présentent des excédents de décès, les mouvements constatés sont dus uniquement à l'immigration. Nous reviendrons plus loin sur ce fait.

Pour situer le département des Bouches-du-Rhône dans la France des années 30, un critère parmi d'autres peut être retenu qui est celui du montant des revenus nets soumis à impôts : les Bouches-du-Rhône occupent le cinquième rang avec 1228,8 millions de francs devant la Seine-Inférieure : 1225,2, après la Seine : 19 274, la Seine et Oise : 2 841, le Nord : 2 451, le Rhône : 1 513, soit 2,56 % d'un total national de 49 201, 3 M F (Seine 39 %).

La population du département augmente de manière constante depuis le 19e siècle, et cela essentiellement à cause de la croissance de Marseille :

	<u>Département</u>	<u>Marseille</u>	<u>% ..</u>
<u>1851</u>	428 989	195 527	45,57
<u>1876</u>	556 379	318 868	57,31
<u>1911</u>	805 552	550 619	68,35
<u>1926</u>	920 548	652 200	70,84
<u>1936</u>	1224 802 *	914 200 *	74,64

Les autres communes arrivent loin derrière ; au recensement de 1936 :

Aix en Provence	compte	42 615 hab.
Arles	compte	29 165 hab.
Aubagne	compte	13 549 hab.
Salon de P.	compte	13 482 hab.
La Ciotat	compte	13 428 hab.
Martigues	compte	10 484 hab.

Pour ne citer que les communes de plus de 10 000 habitants.

* Chiffres officiels surévalués

Lorsqu'on examine la composition de la population des Bouches-du-Rhône et de Marseille dans les années 30, ce qui frappe avant tout, c'est l'importance de la population étrangère : 245 000 étrangers recensés dans le département au recensement de 1936 (population légale) soit 20 % ; ce nombre, en diminution minime depuis 1931 (248 000), est ~~élevé~~ tout à fait considérable .

A titre de rappel, mentionnons les chiffres nationaux : 2. 891 168 au recensement de 1931 (6,91 %), 2. 455 407 (5,85 %) au recensement de 1936. C'est dans la commune de Marseille elle-même que l'essentiel de la population étrangère se trouve concentré ; bien que pour Marseille les chiffres du recensement de 1936 doivent être considérés comme très gonflés (d'environ 150 000 habitants selon les démographes), il est permis d'évaluer à 200 000 personnes environ le nombre des étrangers pendant toute la durée des années 30 ; le rapport de décembre 1934 du Commissaire Central de la Ville comptabilise 204 000 étrangers. Parmi lesquels les Italiens constituent le groupe le plus nombreux : 127 000 suivis des Espagnols : 22 000, puis les Arméniens 20 000 ; mentionnons également les Nord-Africains "Sujets français" : 10 000 environ.

La présence de cette importante colonie étrangère se manifeste bien entendu par une proportion très importante d'actifs étrangers : dans les Bouches-du-Rhône en 1936 sur 477 288 actifs, 62 757 sont étrangers, soit 13,16 %. (Au niveau national 1. 145 476 étrangers représentent 6, 15 % de 20. 260 511 actifs). Seul le département des Alpes-Maritimes avec une proportion de 23,20 % devance les Bouches-du-Rhône ; rappelons que pour la ville de Paris les chiffres sont de 8,20 % et de 9,40 %, pour le département de la Seine (banlieue). Encore faut-il ajouter que ces chiffres sont quelque peu sous évalués. Par ailleurs, la concentration de main d'oeuvre étrangère est particulièrement massive dans certaines branches : en 1938 selon le rapport annuel du directeur départemental de la main d'oeuvre, la part étrangère se monte à 36 % dans l'Industrie chimique, 40 % dans les Mines, 40 % chez les dockers, 63 % dans la branche Pierres et Céramiques, 72 % dans le Bâtiment. Ce recours massif à une main d'oeuvre immigrée peu qualifiée est un des traits constants de l'histoire de l'Industrie Marseillaise.

2°) LA STRUCTURE ECONOMIQUE DE MARSEILLE ET DU DEPARTEMENT DES BOUCHES-du-RHONE

La structure économique de la Ville de Marseille reste difficile à appréhender de manière fine étant donné le manque de sources statistiques agrégées au niveau municipal ; en revanche les données disponibles au niveau départemental permettent

de jeter quelques lumières sur l'Economie et spécialement sur l'activité industrielle de la région marseillaise dont le poids domine le reste du département. En effet, sil'on examine la répartition de la population active :

1 Pêche	2 095)	
2 Forêts Agriculture	62 877)	12,44 %
3 Industries extractives	4 076		0,85 %
4 Industries de transformation	150 400		31,50 %
5 Transports, Manutention	88 752		18,60 %
7 Professions libérales	19 090		3,99 %
8 Soins personnels, Domestiques	21 031		4,40 %
9 Services publics (dont Armée et Services Publics Industriels)	34 747		7,28 %

quelques conclusions peuvent rapidement être tirées : l'ensemble Industrie-Transports/Manutention-Services Publics Industriels, au total 245 841 actifs, situe le département dans le peloton de tête des départements "industrialisés" - aux termes de la terminologie de la Statistique Générale de France - avec environ 51,50 % de la population active. (Nord 65 %, Pas de Calais 54 %, HautRhin 53 %; Rhône 52 %, Seine (Paris + Banlieue) 50 %, Moyenne nationale 38 %). Même sila part des transports est particulièrement élevée dans cet ensemble (Industries de transformation seules : Bouches-du-Rhône 31,50 %, Seine (Banlieue) 58,84 %, Nord 51,013 %, Rhône 44,66%). Moyenne nationale : 29,50 %.

Quant à la répartition par branches, c'est la métallurgie qui arrive en tête : 29 982 (12,19 %); puis le bâtiment 25 083 (10,20 %), l'habillement 22 609 (9,20 %), les industries alimentaires 20 006 (8,14 %), les industries chimiques (6,69 %) ← Ces industries sont caractérisées par une très grande disparité de taille entre les établissements et un grand émiettement en de multiples unités de production ; par exemple, la métallurgie compte sur 2769 établissements 5 établissements qui emploient plus de 500 salariés, 2638 moins de 5 ; la chimie sur 223 établissements, 5 ont plus de 500 salariés, 67 moins de 5 ; les industries alimentaires : 1 établissement de plus de 500, 2159 de moins de 5 salariés sur un total de 2450. Sur l'ensemble des firmes - toutes branches confondues - qui emploient au moins 1 salarié, 57 % comptent moins de 5 salariés, elles emploient 26 % des actifs; 61 % des salariés travaillent

(Statistique sur l'ensemble des Industries de Transformation) 150 400 actifs)

dans des firmes de moins de 100 personnes. 242 établissements emploient plus de 100 personnes (0,51 %), 30 plus de 500 (0,06 %) qui emploient 16,50 % des actifs.

Autre caractéristique : une forte proportion des travailleurs indépendants : 21 % (France 14 %) et une proportion élevée de cols blancs (employés) : 21 % (France 15 %). Enfin si le nombre des ouvriers est à peu près identique à la moyenne nationale 37 %, la proportion des managers (chefs) est de 15 % (France 29 %). Quant à l'emploi féminin, il est bien inférieur dans son ensemble à ce qui peut être constaté en France 26 % (36 %) (dans l'industrie le taux d'activité féminin n'est que de 15/16 % durant les années 30).

S'agissant du niveau des salaires, une comparaison portant sur l'année 1936- en octobre - après les augmentations de juin, fait apparaître qu'à Marseille les taux des salaires moyens de 12 corporations ouvrières sont inférieurs de 20 % au taux parisien. Enfin pour achever de caractériser l'industrie de la région marseillaise, une enquête de 1938 dans l'industrie de la chaussure montre que le taux de mécanisation est sensiblement plus faible à Marseille qu'au niveau national : 4,25 % Contre 8,88 machines installées par ~~département~~ *établissement*.

Quant à la localisation des industries dans le département, elle est répartie pour l'essentiel sur la frange littorale. En dehors de Marseille, les principaux sites industriels se trouvent : dans le bassin minier de Gardanne Fuveau (3200 salariés), sur l'Etang de Berre : Raffineries de pétrole de Berre-Lavéra-La Mède (plus de 5600 salariés); à Istres, puis à Marignane : Aéronautique (3200 salariés); à Martigues, Huilerie de Croix-Sainte : environ 450/500 salariés; à Saint-Chamas, poudrerie : environ 200 salariés; à Port de Bouc, construction navale : (3200 salariés). A Marseille même, les entreprises sont situées dans quatre zones. (On consultera la carte située en annexe).

1 - Le groupe du Vieux-port (installé sur la rive méridionale) avec petites et moyennes industries : savonneries, imprimeries, (la plupart des journaux sont imprimés dans le secteur : "Le Petit Provençal", rue de la Darse ; "Le Sémaphore", rue Venture ; "Marseille-Matin" et "Marseille-Soir", rue Sainte), scieries, tonnelleries.

2 - Le Groupe des Chartreux, avec les huileries-savonneries, mais surtout les minoteries et semouleries.

3 - Le Groupe du Sud-Est (Le Rouet, Menpenti, La Capelette) où sont réunies les grandes industries.

4 - Le Groupe du Nord d'une puissance égale à tous les autres réunis. Limité par la Joliette et les ports neufs à l'ouest, la gare Saint-Charles au sud et Saint-Louis au nord ; avec les raffineries de sucre, les huileries, savonneries (transformation des déchets des abattoirs), les minoteries, les établissements métallurgiques.

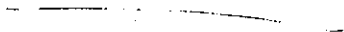
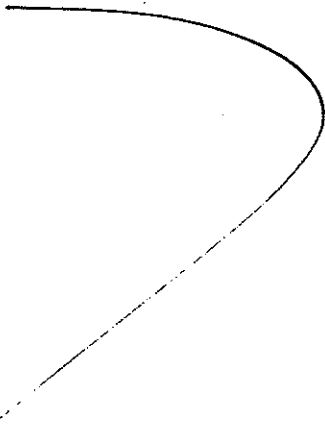
Dans la grande banlieue se sont installées les usines de produits chimiques, les verreries, les cimenteries.

Les unités de production les plus importantes sont, deux entreprises métallurgiques AdN : 1500 salariés environ, CODER : 2000 salariés environ; une entreprise de corps gras ROCCA-TASSY de ROUX : 1125 salariés; Les Raffineries de sucre de St-Louis : environ 2000 personnes; L'Imprimerie Le Petit Marseillais : 1000 personnes .

La plupart des industries sont liées au Port et à la fonction de transit et d'échange, qu'il s'agisse de constructions navales, de construction ou de réparation de matériel ferroviaire, qu'il s'agisse de l'industrie alimentaire ou des oléagineux qui s'alimente en matière première sur les marchés extérieurs et qui est organiquement, historiquement liée à la fonction de négoce. Le Port lui, est entré dès les années 1920 dans une période de mutations, qui se caractérise par un affaiblissement relatif du rôle international du port : suppression progressive des côtes de ligne internationales de transports de passagers, mais aussi et surtout diminution du trafic marchandises avec l'étranger et repli progressif sur la sphère coloniale (pour l'année 1938, par rapport à l'année 1913, entrées en progression de 226 %, sorties en progression de 174 %). En 1913, 13,8 % des importations et 36,9 % des exportations du Port de Marseille se font avec les colonies ; en 1938 31,2 % et 64,4 % - La part du commerce avec les pays étrangers passe pour les importations de 83 % à 47,9 %, pour les exportations de 51,5 % à 31,80 %.

Au sortir de ces années 30, l'impression qui domine est celle d'une industrie éprouvée par la crise, malgré le développement de certains secteurs de pointe, qui sont souvent situés à l'extérieur de la Ville, dans la zone de l'étang de Berre : pétrole, constructions aéronautiques : c'est le début de la montée en puissance de cette zone appelée à un brillant avenir. Malgré tout il faut nuancer cette impression : Les Bouches du Rhône traversent relativement mieux la crise que d'autres régions françaises, comme en témoignent le taux de chômage : en 1936 le taux des chômeurs - salariés des Branches Industries et Transports - est de 12,73 % dans les Bouches-du-Rhône (8e rang national) contre 21,05 % dans la Seine (Banlieue), 25,58 % en Seine et Oise, 25,48 % dans les Alpes-Maritimes, 16 % dans le Haut-Rhin.

Dans l'étude qui suit on s'efforcera de donner une idée de l'évolution de la situation de l'industrie pendant la Guerre, en ayant présent à l'esprit que, comme les sources mentionnent surtout les grandes entreprises, de très grandes zones d'ombres subsistent.



3) DE LA DROLE DE GUERRE A L'ARMISTICE

La déclaration de guerre et la mobilisation entraînent une chute des effectifs, y compris dans certaines entreprises travaillant pour la défense nationale. Ainsi, aux Forges et Chantiers de la Méditerranée (FCM) qui fabriquent matériel de guerre et chars d'assaut, 155 réservistes ont quitté l'établissement entre la fin août et la mi-septembre 1939. De même aux Aciéries du Nord (AdN) de Marseille-Capelette, qui réparent locomotives et matériel roulant, les effectifs atteignent en octobre leur niveau le plus bas pour toute la période, soit 1160 ouvriers. La production baisse fortement.

Mais, dans ces deux entreprises, la situation se redresse rapidement. Aux AdN, les effectifs se renforcent et atteignent 1300 personnes en décembre en même temps que l'horaire moyen de travail hebdomadaire augmente jusqu'à 60 h. Ces deux éléments favorisent une reprise de la production. Aux FCM la situation est plus confuse. L'entreprise reçoit à la mi-septembre 582 ouvriers, elle est contrainte de les renvoyer le jour même, la pénurie de matière première ne permettant pas une augmentation massive de la production. 67 ouvriers sont malgré tout conservés pour remplacer les mobilisés. En octobre 1939, la production est inférieure à celle du temps de paix, tout travail de nuit est supprimé. Les machines ne sont utilisés que 10 h par jour (contre 16, 3 mois auparavant). Les effectifs croissent toutefois en novembre et décembre jusqu'à 660 personnes et dépassent ceux du mois d'août. La semaine de travail atteint alors les 60 h.

Dans ces deux entreprises, l'augmentation des effectifs se poursuit en 1940 (800 personnes en avril aux FCM, 1500 aux AdN). S'agit-il d'un phénomène général, affectant l'ensemble des branches régionales ? Nous ne disposons pas de chiffres précis pour d'autres entreprises. Mais il est peu probable que toutes aient connu la même relance que les FCM ou les AdN dont l'intérêt stratégique était suffisant pour qu'elles soient l'objet de soins particuliers (affectations spéciales par exemple).

Par contre l'offensive allemande, les combats de mai-juin 1940, la défaite, ont de lourdes conséquences pour l'économie régionale. En juin, le trafic portuaire est paralysé. Le Président de la XIe Région économique s'inquiète de cette situation et des "graves conséquences" qu'elle pourrait avoir sur l'industrie. Il souligne " le caractère particulier de notre activité commerciale et industrielle. Elle gravite autour du port, organe d'approvisionnement et de distribution qui fait vivre les industries-clefs de notre place (huileries et savonneries, minoteries et semouleries, raffineries de sucre et de soufre, usines de produits chimiques ...)".

L'asphyxie totale est évitée par la reprise des relations avec l'Algérie et la Tunisie à la mi-juillet 1940. Mais deux problèmes importants subsistent : la rupture des relations avec "l'empire colonial" dans son ensemble (et avec les pays neutres), la suspension du trafic ferroviaire avec la zone occupée. L'industrie doit faire face à ~~une double conséquence~~ la pénurie des stocks ^{qui} se combine à l'abondance de main d'oeuvre. Fin août 1940 la plupart des entreprises marseillaises tournent au ralenti. Les huileries sont contraintes de limiter leurs fabrications au deshuilage des tourteaux en attendant le déblocage des stocks entreposés à Dakar ou Casablanca. Les conserveries manquent de sucre et de fer blanc, les cimenteries de sacs en papier. Les produits chimiques voient leur production réduite de 50 % par manque de matières premières. Pour l'habillement et les fabriques de chaussures les filés de laine et de coton, les cuirs fins font défaut. L'arrêt des grands travaux civils et les problèmes de financement contraignent le bâtiment au chômage partiel. La construction et la réparation navale se trouvent réduites à l'entretien des navires des lignes d'Afrique du Nord. Seules, quelques industries disposant de stocks récents maintiennent leurs activités, du moins provisoirement (raffineries de sucre, brasseries, minoteries, pâtes alimentaires, raffineries de soufre).

Les entreprises licencient et, en premier lieu, les femmes et les étrangers. Ainsi, les FCM licencient dès la fin juin 1940, 59 femmes dont le mari, démobilisé a un emploi (sur 86 épouses de mobilisés) et 42 étrangers (sur 51). Si l'on ajoute à ces chiffres ceux des "éléments indésirables" pour "activités communistes" et éliminés (la plupart incarcérés), on atteint un total de 127 personnes soit le ~~pourcentage~~ de l'effectif de l'entreprise. Un autre exemple, significatif, est fourni par les docks où la nombreuse main d'oeuvre étrangère est remerciée.

Toutefois, démentant les prévisions les plus pessimistes, le trafic semble avoir repris dès l'automne 1940. A tel point que les quais connaissent en octobre-novembre un encombrement préoccupant. Par exemple, les silos de grains sont totalement remplis, ce qui rend impossible toute nouvelle réception. De fait, les causes de cet engorgement sont nombreuses. Certes, on note l'arrivée de nombreux navires provenant de l'Atlantique, mais aussi la pénurie de moyens d'écoulement des marchandises (wagons, camions, essence). Rentrent en compte également le mauvais conditionnement de départ de celles-ci, la lenteur des formalités administratives et ... la baisse du nombre des dockers consécutive à la décision d'exclure du port les étrangers. On remarque sur les quais des marchandises en souffrance qui se détériorent (blé, farine, sucre). Fin décembre-début janvier 1941 une vague de froid provoque un nouvel engorgement de quelques jours. Le gouvernement de Vichy, inquiet par l'état du port de Marseille " unique porte d'accès par laquelle pénètrent en France les marchandises destinées à la vie du pays tout entier", désigne une commission d'enquête. Celle-ci, tout en proposant diverses solutions (dont une réorganisation des formalités administratives) souligne que l'importance apparente des stocks est liée à une activité réduite des entreprises. C'est, par exemple, le cas pour l'huilerie ou pour les établissements de conditionnement des légumes secs. Il existe donc bien une reprise du trafic maritime pendant les derniers mois de 1940. Mais elle n'explique pas seule l'encombrement des quais. D'ailleurs, sur l'ensemble de l'année, le trafic des marchandises est nettement en baisse par rapport à 1939.

4) L'ECONOMIE DE PENURIE

Cette régression du trafic se poursuit en 1941 et 1942. Le tonnage diminue de plus de 20 % d'une année sur l'autre. Le nombre des voyageurs chute de moitié. Ces variations sont dues à la diminution d'importation des produits d'Afrique du Nord, à l'arrêt presque complet des relations maritimes avec Madagascar et l'Indochine ET, selon A. SAUVY (1) à l'efficacité accrue du blocus britannique. Les rapports de l'Inspection du Travail et de la Main d'Oeuvre ou de la Chambre de Commerce dressent, pour ces deux années, le tableau d'entreprises travaillant au ralenti, la plupart "à une cadence inférieure à leur possibilité de production". Cette réduction générale des activités est toujours liée aux difficultés d'approvisionnement en matières premières. Le travail, très irrégulier, dépend des arrivages. C'est le cas des fabriques de pâtes alimentaires ou des semouleries, "arrêtées par intermittence" au rythme de l'arrivée des blés d'Afrique du Nord. Dans le bâtiment, au 4^e trimestre 1941,

" Les entreprises manquent de tout et l'absence de matériaux crée une situation angoissante en ce qui concerne l'emploi du personnel : liants, fer, céramiques, carrelages, bois, tout est contingenté et raréfié".

Devant cette pénurie, les entrepreneurs de maçonnerie protestent contre l'attribution directe des matériaux de construction aux industriels, par l'intermédiaire des divers comités d'organisation. De même, les matières premières (tissus, toiles, cordes, fils, fibres) font défaut pour le travail des étoffes et des vêtements. L'industrie du papier carton se trouve privée de colle et d'amidon ; celle des cuirs et peaux s'approvisionne de plus en plus difficilement et, fin 1941, ne travaille en moyenne plus que 30 h par semaine.

Diverses tentatives sont faites pour trouver de nouvelles sources de matières premières. Ainsi, l'industrie de la réglisserie qui n'a plus reçu de bois de réglisse importé depuis mai 1940 voit sa situation s'améliorer par l'arrivée de bois d'Espagne. C'est également le temps des produits de substitution. L'industrie textile essaie

(1) Bibl. 12

d'utiliser des procédés nouveaux :

" Certaines usines travaillent le papier pour la fabrication des ficelles d'emballage et lieuses-moissonneuses, d'autres l'alfa pour celle des liens d'amarrage et même des sacs. L'adaptation de la fibre de genêt à la fabrication des fils à coudre est en cours de réalisation".

Les fabricants de chaussure emploient des semailles de bois tout en faisant remarquer que leur prix insuffisamment rémunéré conduit à l'arrêt de leur production. Les savonneries travaillent des succédanés et les cultures d'oléagineux (colza, tournesol, oeillette) sont encouragées.

L'irrégularité de la production industrielle est encore accentué par le caractère saisonnier des activités. Ainsi, les fabriques de conserves et de confitures connaissent un important essor dans la région de Mallemort au printemps et à l'été 1941 (conserves de fruits et tomates), mais à l'automne, leur fabrication est suspendue. Les usines de boissons gazeuses augmentent également leur production (et leurs horaires de travail) pendant la saison chaude. Les établissements de triage de dattes licencient, en juillet 1942, comme toutes les années, leur personnel après la campagne. Le chômage de morte-saison est encore accentué par le nouveau conditionnement des fruits (caisses de 20 kgs au lieu de petites boîtes) qui nécessite moins de main d'oeuvre.

Certaines commandes provoquent provisoirement des reprises productives intenses dans quelques établissements, par exemple, pour la fabrication de sacs destinés au ravitaillement ou de biscuits de guerre destinés aux colis de Noël des prisonniers. En septembre 1942, une biscuiterie emploie pour cette production 200 femmes qui travaillent jusqu'à 54 h par semaine. De même, les industries du bois font de nombreuses heures supplémentaires pour débiter le bois et approvisionner les gazogènes.

Enfin, les restrictions d'énergie pèsent sur l'activité économique. En novembre 1941, la limitation du courant électrique provoque une gêne sensible dans l'industrie des métaux (dont l'activité reste toutefois "satisfaisante") et dans plusieurs huileries qui doivent fermer 8 à 15 jours (fermetures également liées à des difficultés de réapprovisionnement en charbon et huile de graissage). En décembre, la situation

s'aggrave du fait d'une production d'hydroélectricité "exceptionnellement faible, conséquence d'un manque de pluies absolument anormal". Des réductions massives sont imposées à l'électro-chimie. Des quantités de charbon supérieures à la normale sont attribuées aux centrales thermiques, ce qui entraîne une diminution des tonnages, déjà réduits, fournis aux industries. Du 21 décembre 1941 au 4 janvier 1942, les usines utilisant une puissance supérieure à 20 kw ou consommant plus de 20 t. de charbon par mois sont arrêtées. Les restrictions se poursuivent au cours des mois suivants. En même temps, la production charbonnière est encouragée.

Toutes ces raisons expliquent que l'industrie des Bouches-du-Rhône tourne au ralenti en 1941-1942. Mais cette diminution des activités n'est pas uniforme. Nous avons souligné plus haut les différences pouvant exister entre les divers secteurs. Toutefois, au sein d'une même branche, on peut constater des écarts importants : des établissements sont contraints de fermer leurs portes pour des durées plus ou moins longues par manque de matières premières ; d'autres favorisés par une politique de "concentration industrielle" et suffisamment approvisionnés maintiennent et parfois augmentent leur production. Les industries alimentaires ou les huileries fournissent de nombreux exemples de cette différenciation.

5) LE CHOC DE L'OCCUPATION

En novembre 1942, c'est le choc de l'occupation de la zone sud par les troupes allemandes. Franchissant la ligne de démarcation dès le 11 novembre, elles arrivent à Marseille au matin du 12. Immédiatement, le trafic portuaire en ressent les conséquences. Fin décembre, selon les Services Maritimes, "(il) se limite à quelques navires assurant des liaisons avec la Corse, avec l'Espagne (importation de fruits pour l'Allemagne) et le Portugal (colis pour les prisonniers de guerre). En outre, quelques navires important des minerais d'Espagne à destination de l'Allemagne fréquentent l'établissement Maritime de Caronte".

Les autorités allemandes procèdent rapidement à de nombreuses réquisitions sur les quais : remorqueurs, grues flottantes, grues de quais ... A compter du 13 décembre toute sortie de marchandise stockée sur les quais est soumise à autorisation allemande. Le tonnage de marchandises pour l'année 1943 tombe à quinze pour cent de celui de l'année précédente et à six pour cent de celui de 1938.

L'arrêt du trafic maritime entraîne le licenciement de la main d'oeuvre travaillant sur les quais. "Dockers, manutentionnaires, portefaix (perdent) instantanément leur emploi".

Fin décembre 1942, 1000 dockers ont été reclassés dans les Bouches du Rhône. La plupart des industries sont également touchées. Huileries et savonneries ne vivent en janvier 1943 que sur leur "stock de sécurité". Il en est de même pour les commerces d'importation et les établissements traitant fruits et produits exotiques. Aucun embauchage n'a lieu, par exemple pour le triage des dattes (qui emploie en saison 2500 personnes). Le marasme dans le bâtiment s'en trouve également accru au cours de l'hiver 1942-1943, où il subit de plus le ralentissement saisonnier habituel. De nouvelles "restrictions de consommation de force motrice" se surajoutent fin décembre 1942 à cet ensemble.

En ce qui concerne la main d'oeuvre, la "Relève", proclamée par LAVAL en juin 1942 commence à faire sentir ses effets. Selon les services de l'Office régional du Travail, 8 194 habitants des Bouches-du-Rhône sont partis pour l'Allemagne de juin 1942 à février 1943. Ce qui contribue sans doute, en contrepoint à la baisse de l'activité industrielle à faire baisser le taux de chômage. Mais la "Relève" a aussi des conséquences indirectes car de nombreux ouvriers célibataires ou mariés sans enfants, susceptibles d'être désignés pour l'Allemagne quittent leurs entreprises pour vivre à la campagne. Les branches les plus affectées par cette fuite des effectifs sont les produits chimiques, la métallurgie, le bâtiment et travaux publics. Aux Aciéries du Nord, les effectifs diminuent régulièrement au cours de l'année 1942 et le taux d'absentéisme s'accroît de mois en mois. La Direction parle même de "véritable exode". Les catégories productives sont le plus touchées (manoeuvres, manoeuvres spécialisés, ouvriers,

chefs d'équipe ...). Par contre, les personnels dit "non productifs" connaissent une forte croissance : femmes, apprentis et petites mains, jeunes gens de 18 à 20 ans souvent sans formation professionnelle. Ainsi se trouve modifiée la structure du personnel de l'entreprise. Il faut noter que, pour les AdN, ces changements n'ont qu'un effet limité sur la production, compensé semble-t-il, par l'augmentation de la durée moyenne du travail (de 40 à 50 h par semaine fin 1942).

A partir de l'occupation, les autorités allemandes se font plus pressantes et tentent d'augmenter le nombre des départs. Face aux nombreuses réticences, les méthodes deviennent plus expéditives : les autorités d'occupation font comparaître devant une commission réduite les dirigeants de toutes les entreprises de plus de 50 personnes et fixent des prélèvements obligatoires. Mais les "défaillants" restent nombreux dans les Bouches-du-Rhône. L'instauration en 1943 du STO n'amène pas de départs plus nombreux. Les services de la main d'oeuvre notent en mars 1943 que

" malgré le nombre élevé de jeunes gens retenus pour désignation en vue d'un départ éventuel en Allemagne, les contingents prescrits sont atteints avec peine ". Beaucoup se cachent ou tentent de s'embaucher dans des établissements protégés (aérodromes par exemple). Des mesures sauvages ou des rafles policières pratiquées par la "Gestapo française" deviennent nécessaires pour maintenir un certain rythme des départs. Il faut noter que ceux-ci affectent moins, au second trimestre 1943, les établissements industriels, le STO s'adressant à des individualités plutôt qu'à des ouvriers. Partent désormais des "employés, des fils d'employeurs, des étudiants, voire même des cultivateurs".

Les premières semaines d'occupation écoulées, certaines branches industrielles s'adaptent à la situation et reprennent, sinon développent, leur production. Dès le début janvier 1943 les deux établissements marseillais de matériel roulant (les AdN et Coder) reçoivent pour consigne de la Production Industrielle d'intensifier leur rythme de travail. Il s'agit de pallier la pénurie de matériel ferroviaire. Diverses dispositions sont prises en faveur de ces deux entreprises : suppression de la jour-

née de chômage liée à la réduction d'énergie électrique, renforcement du personnel par des effectifs provenant en particulier de la Réparation Navale (ces transferts concernant plus de 300 ouvriers) ou, à partir de Mars, du STO. Une tension existe d'ailleurs à ce propos entre les dirigeants des deux entreprises de matériel roulant et ceux de la Réparation Navale. En effet ce dernier secteur qui a connu le chômage fin 1942 voit ses activités redémarrer sous l'impulsion des commandes de la Kriegsmarine. Plusieurs réunions du syndicat des Réparateurs de Navires (en décembre 42 et en janvier 1943) répartissent ces travaux entre les diverses entreprises, la marine allemande convoquant directement les responsables pour déterminer le coût de ces opérations. C'est sans doute l'importance des commandes allemandes dans cette branche qui permet d'expliquer la faiblesse relative du chômage dans la métallurgie et "la situation assez favorable de la métallurgie par rapport à d'autres types d'industries à Marseille" (1). L'exemple des Forges et Chantiers de la Méditerranée est particulièrement significatif. Le directeur des Ateliers de Marseille déclare en octobre 1943 :

" En ce qui concerne notre activité nous atteignons maintenant un nombre d'heures à la production qui nous permet de couvrir nos frais généraux et si nous avions 200 ouvriers de plus, ils seraient tous occupés sur les commandes allemandes."

Après les entretiens Speer-Bichelonne qui consacrent l'échec du STO, la plupart de ces entreprises seront considérées comme "protégées" et classées "S. Betrieb".

Enfin le bâtiment et les travaux publics bénéficient également des travaux décidés par les autorités d'occupation. Les chantiers de l'organisation TODT sont ouverts en février et de nombreuses entreprises de maçonnerie y participent. La progression des effectifs est spectaculaire. Pour prendre un exemple, citons le cas de cette entreprise d'une petite ville qui passe de 50 à 400 ouvriers de 1942 à 1944. Ou encore cette société, qui installée dans le département en avril 1943, venant de zone occupée avec 10 ouvriers et du matériel, compte en 1944 170 ouvriers travaillant exclusivement pour les troupes d'occupation : terrassement, constructions d'abris, de citernes, de blockaus.

(1) Bibl 1/2

Ainsi, si on veut établir un bilan pour l'année 1943, il faut tenir compte des différences importantes entre des branches favorisées comme la métallurgie et le bâtiment et d'autres qui connaissent de grandes difficultés (alimentation, cuirs et peaux, textiles). Globalement, les chiffres du chômage indiquent une baisse au fil de l'année. Ainsi que le notent les services du Travail et de la Main d'Oeuvre, il faut y voir les effets des

"travaux très importants ordonnés ou exécutés par les autorités d'occupation (qui) ... ont pallié au marasme qu'avait causé dans l'économie de la région l'arrêt de toute activité portuaire".

Mais il faut aussi souligner qu'un chômage caché peut exister car

"chacun s'est évertué à trouver un emploi dans l'espoir, pour un certain nombre de ne pas figurer sur une liste de départ pour l'Allemagne à titre d'oisif".

De nombreux entrepreneurs de maçonnerie déclareront ainsi, avoir engagé des jeunes gens uniquement pour les soustraire au STO.

Il convient donc de nuancer les chiffres.

5) L'ACCROISSEMENT DES TENSIONS SOCIALES JUSQU'A LA LIBERATION

En 1944, dès les premiers mois, le climat social se tend dans les entreprises. Des arrêts de travail de courte durée s'étaient déjà produits à la fin de 1943. En février 1944, ceux-ci prennent plus d'ampleur. Le 24 février, aux charbonnages du Midi à Meyreuil deux équipes de mineurs de fond (380 personnes) se mettent en grève pour une journée. Ils demandent l'amélioration du ravitaillement mais déposent aussi un cahier de revendications plus générales (augmentation des salaires, liberté syndicale ...).

En mars c'est une vague de grèves qui commence le 17 aux AdN pour s'étendre à la métallurgie et à la réparation navale marseillaises, aux entreprises de transport, puis aux Chantiers Navals de La Ciotat, aux Chantiers et Ateliers de Provence de Port de Bouc. Elle prend fin le 23 mars après avoir touché des milliers de salariés. Des né-

gociations ont lieu entre le Préfet régional, une délégation ouvrière et les représentants patronaux. Le 29 mars 1944, un accord rajuste les salaires dans la métallurgie provençale .

Le 25 mai un deuxième mouvement part des entreprises métallurgiques à propos du ravitaillement. La grève s'étend rapidement à de nombreux secteurs (port, transports, chimie, tramways, sucreries, huileries) et au département (La Ciotat, Bassin minier, Port de Bouc, Marignane, Aix, Aubagne, Martigues...). C'est le bombardement anglo-américain de Marseille du 27 mai, qui, très meurtrier (il fait des milliers de morts et blessés) brise net cette deuxième vague revendicatrice.

Il est difficile d'apprécier les conséquences directes des arrêts de travail sur l'activité industrielle. Nos sources n'évoquent que très peu cette question. Il faut également tenir compte de la durée assez brève des mouvements. D'autre part, l'effet des grèves de mai se combine avec celui du bombardement du 27 mai, qui provoque un absentéisme important dans les entreprises marseillaises. Par contre, il semble indéniable qu'une baisse du rendement soit consécutive à cette période. L'ingénieur en chef des mines des Bouches-du-Rhône souligne que, depuis la grève de mai, la production a baissé environ de moitié, l'ensemble des ouvriers mineurs ayant réduit de 50 % leur rendement. Le climat social paraît être identique dans la plupart des grandes entreprises de la région. Il faut dire qu'aux mots d'ordre explicites de ralentissement de la production, s'ajoutent les rumeurs de débarquement, la multiplication des bombardements ou des attentats, la non qualification d'une bonne partie de la main d'oeuvre. L'exemple des Acières du Nord est très significatif. La Direction se plaint du mauvais état physique des requis attribués à l'établissement par l'Office de Placement Allemand. Elle signale d'autre part avoir

"beaucoup de difficultés à adapter les 50 étudiants ou jeunes employés de bureau qui sont venus s'embaucher depuis 2 mois pour échapper à la réquisition pour l'Allemagne. Une grande partie manque du minimum de bonne volonté nécessaire pour s'adapter à un poste manuel".

La "mauvaise volonté" des jeunes lui paraît évidente :

"Il ne faut pas dissimuler qu'il y a une volonté bien arrêtée, surtout chez les jeunes gens, de se soustraire au travail, soit par faux patriotisme ou quelque chose d'analogue".

Et cet aveu :

"Nous sommes pratiquement désarmés contre cette épidémie".

En juillet 1944, l'activité économique régionale décline peu à peu du fait d'un absentéisme croissant et spectaculaire et de la crise des transports. Les autorités allemandes ont réduit fortement la circulation automobile. Les sabotages des voies ferrées sont de plus en plus nombreux. Ainsi, la production des usines d'alumine tombe à 20 % de celle de mai. Les fabriques de pâtes alimentaires sont fermées. Les entreprises les moins affectées par les problèmes de transport sont celles déjà "en veilleuse" (corps gras et pétroles) depuis l'arrêt du trafic maritime, ou celles travaillant pour les autorités allemandes (réparation navale, bâtiment, matériel roulant).

Le débarquement du 15 août, la grève générale insurrectionnelle, l'offensive des troupes de Libération qui atteignent Marseille le 22 août paralysent totalement les établissements industriels.

6) LA RECONSTRUCTION

Le 22 août 1944, les troupes allemandes du général Schaefer capitulent à Marseille devant celles du Général de Montsabert. Mais elles ont eu le temps de faire sauter des kilomètres de quais et de couler des navires qui obstruent les passes. Les hangars, les grues, les silos ont subi de graves dommages. Le nombre de postes à quai utilisables est considérablement réduit.

L'essentiel du trafic maritime qui reprend peu à peu, au rythme des remises en état, s'effectue au profit de l'armée américaine. Celle-ci embauche d'ailleurs rapide-

ment un nombreux personnel. En octobre, jusqu'à 6000 ouvriers participent aux travaux de déchargement de navires par l'intermédiaire des compagnies de manutention, pour le compte des autorités américaines. Les quais connaissent alors un afflux de main d'oeuvre spectaculaire. Plus de 14 000 cartes d'admission sur les docks sont distribuées. L'emploi sur le port - y compris de spécialistes - s'effectue souvent aux dépens des entreprises. D'autre part, les Américains ouvrent divers chantiers sans la Région. Les Services du Travail estiment que les Forces Alliées ont utilisé, durant certains mois de 1945, jusqu'à 30 000 ouvriers. Cet important appel de main d'oeuvre créé une situation particulière à Marseille et en région. L'une des premières conséquences est de limiter le chômage, en grande partie au personnel féminin.

La fin de la main mise allemande sur l'économie, les destructions, la place prise par les besoins de l'armée américaine sont autant de chocs qui secouent le tissu industriel régional. La politique des nouveaux pouvoirs et l'émergence d'aspirations ouvrières jusqu'alors refoulées le bouleversent aussi. Dès les premières semaines de la Libération, les nouvelles autorités et le Commissaire Régional de la République réquisitionnent ou placent sous séquestre une cinquantaine d'entreprises. Dans certaines d'entre elles, comme les Aciéries du Nord, la production a été prise en main directement par les salariés, dès la fin des combats. Les réquisitions, au nombre de 15, affectent principalement la métallurgie ou la manutention portuaire (environ 15 000 personnes). Ingénieurs, techniciens et ouvriers jouent un rôle important dans la direction de ces établissements par l'intermédiaire des "Comités de Gestion". Ceux-ci tiennent toute leur place dans la "bataille pour la production" animée par les syndicats et l'union départementale CGT. De nombreux efforts volontaristes sont demandés aux travailleurs pendant cette période et favorisent la reprise des activités industrielles.

Mais, pour la plupart des entreprises, le redémarrage de la production est conditionné par le rétablissement des arrivages de matières premières et marchandises. En août 1945, sur les 88 postes à quai utilisables, 27 sont utilisés pour les réparations, 23 pour les Américains et seulement 38 pour le commerce. Mais le tonnage

des marchandises (entrées et sorties) augmente rapidement au fil des mois (de 5649 tonnes en janvier 1945 à 267 723 tonnes en septembre 1945 pour le seul trafic civil).

Toutefois ce redressement reste insuffisant. Le bilan de l'économie départementale dressé en mars 1946 par les services départementaux de la main d'oeuvre montre que les approvisionnements réduits en matières premières constituent toujours le principal obstacle au rétablissement de l'industrie. Ainsi, les huileries et savonneries fonctionnent au tiers de leur production d'avant-guerre faute d'une quantité suffisante de graines oléagineuses. La faiblesse des arrivages de blés, paralyse les fabriques de pâtes alimentaires, semouleries, minoteries, La situation est identique pour les rizeries et les maïseries. La raffinerie de sucre Saint-Louis n'atteint que 40 % de sa production de 1938. Les deux plus importantes usines de chaussures n'atteignent qu'un rendement de l'ordre de 55 %. D'autres entreprises (par exemple les fabriques d'aluminium) subissent les effets de la pénurie énergétique. Pourtant, un effort important a été fait pour développer l'extraction dans le bassin minier des Bouches-du-Rhône et le nombre des mineurs a fortement augmenté. Enfin la plupart des industries se plaignent du manque de main d'oeuvre qualifiée. C'est le cas dans la métallurgie où le déficit atteint 35 à 40 % selon les catégories (chaudronniers, ajusteurs, tourneurs). Il en est de même dans le bâtiment où les entrepreneurs craignent de ne pouvoir, de ce fait, répondre aux demandes de reconstruction, dans le textile (pour les fileuses et tisseuses). Les offres d'emploi alléchantes des chantiers de l'armée américaine ne peuvent être tenues pour responsables de ces carences car c'est précisément l'époque où ces derniers se terminent.

La question fondamentale qui est ainsi posée est celle de la formation professionnelle.

CONCLUSION

Au lendemain de la Guerre, alors que la reconstruction mobilise les énergies, il est possible de faire une esquisse de bilan et d'évaluer - malgré la relative pénurie des sources statistiques - les conséquences de la Guerre sur l'ensemble de l'économie marseillaise, dans leurs grandes lignes.

Tout d'abord, le premier fait frappant, ~~se sont~~ les bouleversements qui ont affecté l'ensemble de la population : la ville de Marseille de 914 000 habitants théoriques qui en fait correspondent à une population réelle de 750 000 habitants passe à 700 000 habitants environ au début de la Guerre et à 634 626 au recensement de 1946 . Cette perte de plusieurs dizaines de milliers d'habitants est à mettre en parallèle - sans que cela puisse constituer la seule explication - avec la très forte diminution du nombre d'étrangers : 52 849 (8,30 %) soit plus de 63 % des 85220 étrangers du département. La population active est un peu inférieure à ce qu'elle était en 1936 : 470 425. Elle est marquée par un fort taux de féminisation : 30 % (22 % pour l'industrie de transformation). Le taux d'étrangers actifs reste stable : 13 %. Dans son rapport de 1947, le directeur régional de l'INSEE donne pour les Bouches-du-Rhône la statistique suivante : le chiffre total de 427 721 est obtenu en retranchant 46 694 actifs "irréguliers" :

	<u>1936</u>	<u>%</u>	<u>1946</u>	<u>%</u>
AGRICULTURE, FORETS, PECHEs	54 441	12,2	65 801	15,4
MINES	4 076	0,8	5 062	1,4
METAUX	32 728	6,4	29 548	6,9
INDUSTRIES TELLURIQUES	32 807	6,4	33 115	7,8
AUTRES INDUSTRIES	88 551	18,5	71 104	16,6
TRANSPORTS et MANUTENTION	88 752	18,6	53 948	12,6
COMMERCES DIVERS	94 027	19,7	63 320	14,8
SERVICES DIVERS	82 046	17,4	104 823	24,5
<u>TOTAL</u>	477 288	100 %	427 721	100 %

Les branches Industries et Transports sont en régression 45,3 % contre 51 %. Ce déficit est dû essentiellement à un effondrement du secteur des transports qui passe de 88752 à 53948 salariés : les activités de transit essentielles dans l'activité marseillaise ont été durement touchées ; cela est à mettre en rapport avec le trafic du Port qui ne retrouve que lentement son niveau d'avant guerre : 9783 milliers de tonnes en 1938, 7108 en 1940, 4494 en 1942, 680 en 1943, 2997 en 1945, 7711 en 1947, 9063 en 1948.

La très forte progression des importations est directement liée à l'augmentation du trafic avec les U.S.A. (44,50 % contre ~~En 1938 (10,5 %) en augmentation conjoncturelle de l'après-guerre~~) qui s'explique directement par les besoins de la Reconstruction ; les importations des colonies étant essentiellement des importations de produits alimentaires (60 %). Le secteur du Commerce, pour les mêmes raisons, est durement atteint (94 027 actifs en 1936, 63320 en 1946). Quant à l'Industrie de transformation, ont bien résisté, ou ont amélioré leur situation: la métallurgie, les mines, le bâtiment (voir tableau), la chimie qui retrouve son niveau de 1931 (8096 actifs) ; en revanche, les industries productives de consommation ont souvent perdu un bon nombre de leurs effectifs : Industrie alimentaire (de 27 775 (1936) à 19 902 en 1946; Habillement (19 395 à 16 840), Textiles (2812 à 1941).

L'ensemble de ces indications permettent de consolider les hypothèses avancées au cours de notre étude et des deux études de Robert Mencherini sur l'industrie des corps gras et les AdN : la guerre en bouleversant les courants d'échanges a accéléré les transformations de l'économie traditionnelle de Marseille même si les effets ne s'en font sentir que dans les années 1950 (Corps Gras). Les secteurs directement liés à l'économie de guerre puis à la Reconstruction Mines, Métallurgie, Bâtiment réussissent à maintenir un niveau d'activités convenable alors que les industries de biens de consommation paraissent plus durablement atteintes. Quant aux conséquences sur la composition sociale du groupe des salariés on peut les entrevoir: taux de féminisation plus élevé, rajeunissement de la main d'oeuvre ; données capitales pour comprendre l'histoire politique et sociale des années d'après-guerre à Marseille.

BIBLIOGRAPHIE

- J.P. BEAUQUIER, "L'activité économique dans la région marseillaise en 1943", Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale, n° 95, juillet 1974, p. 25-52.
- J.P. BEAUQUIER, Problèmes du ravitaillement dans la région marseillaise, Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale, n° 113, janvier 1979, p. 3-43.
- Répétition ou démonstration ? l'agitation ouvrière dans la région marseillaise au printemps 1944, Provence historique, XXIX (117), juillet-août-septembre 1979.
- Chambre de Commerce de Marseille, Correspondance et documents.
- I.N.S.E.E., Annuaire statistique rétrospectif, 1966.
- I.N.S.E.E., Résultats statistiques du RP, 1946.
- I.N.S.E.E., Direction régionale France-Méditerranéenne - Rapport économique, année 1947, année 1948.
- LOEW H.L., Les Dockers de Marseille, analyse type d'un complexe, éd. l'Arbresle, 1944.
- MASSON P., Bouches-du-Rhône, encyclopédie départementale, Marseille, éd. Sémaphore, 1933.
- OLIVESI A., Histoire de Marseille, chap. XIV, Toulon, Privat, 1977.
- PIERREIN L., Industries traditionnelles du port de Marseille. Le cycle des sucres et des oléagineux 1870-1958, Marseille, I.H.P., 1975.
- RAMBERT G., Marseille, la formation d'une grande cité moderne, Etude de géographie urbaine, Marseille, éd. Sémaphore 1934.
- SAUVY A., La vie économique des Français de 1939 à 1945, Paris, Flammarion, 1978.
- Statistique Générale de la France, Annuaire statistique, année 1938.
- Idem, années 1940, 1945.
- Statistique Générale de la France, Résultats statistiques des recensements de population, année 1936.