

SECTION III

LA PRIORITE A L'AUTOMOBILE,

ELEMENT D'UN NOUVEAU MODE DE DEVELOPPEMENT URBAIN

(1948-1973)



## CHAPITRE I

### L'AFFIRMATION PROGRESSIVE DE LA PRIORITE AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS

#### I.1. Le Plan Directeur d'Urbanisme dans la continuité du plan Greber

A partir de 1947, et jusqu'à l'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville de Marseille (S.D.A.U.) dans la période récente, le plan Greber n'a jamais cessé d'inspirer la politique urbaine municipale.

Pendant près de trente ans, le plan directeur d'aménagement de la ville poursuivra le cadre général de cette politique. Ce plan directeur, mis à l'étude en 1940, puis après 1947, sous la Municipalité conduite par le maire RPF, Carlini, se situe directement dans le prolongement des travaux entrepris avant guerre par l'architecte Greber. Son projet définitif sera adopté en 1948 par le Conseil Municipal. Dix ans plus tard, en mars 1959, ce plan

sera consacré officiellement par décret, sous l'impulsion de la nouvelle majorité socialo-centriste élue en 1953 sous la conduite de Gaston Defferre.

Ce document reprend dans ses grandes lignes le "zoning" proposé par le plan Greber.

Il exclut une extension des zones industrielles au-delà des implantations existantes : zone portuaire et vallée de l'Huveaune principalement. Selon ce plan, compte tenu de l'étroitesse des surfaces encore disponibles dans ces zones (quelques dizaines d'hectares tout au plus), on ne peut plus entrevoir, dès 1949, de larges perspectives de développement pour l'industrie marseillaise à l'intérieur du territoire communal.

En matière d'habitat, le plan directeur d'urbanisme, est à la fois suffisamment précis et suffisamment sommaire pour maintenir voire renforcer les déséquilibres spatiaux et sociaux déjà visibles avant guerre entre le Nord et le Sud de l'agglomération.

"Les hauteurs qui dominent les ports au Nord sont réservées comme "dortoir des travailleurs du port et de la zone industrielle", de même dans la vallée de l'Huveaune, les versants doivent constituer des zones résidentielles à l'échelle des emplois industriels de la vallée. En revanche, le Sud et le Nord-Est sont considérés comme des secteurs résidentiels, traités largement en "ville verte", combinant grands ensembles et réserves vertes" (1).

En fait, malgré "la substitution du grand immeuble à la villa ou au cabanon, on en revient aux problèmes que posait déjà, vers 1930, l'éclatement de la ville" sur une échelle encore plus large. Mais désormais, ce ne sont plus les transports collectifs qui doivent y remédier.

Comme le plan Greber, le plan directeur d'urbanisme confère aux grands équipements de voirie une place stra-

(1) Cité par M. Roncayolo, op. cit.

tégique dans l'aménagement de l'agglomération marseillaise.

Pendant plus de vingt ans, la réorganisation du réseau de voirie marseillais constituera l'axe prioritaire de la politique urbaine municipale.

Contrairement à d'autres municipalités, la municipalité de Marseille se préoccupera peu d'accroître son patrimoine de logement. Ses interventions directes en ce domaine demeureront ponctuelles le plus souvent imposées par la nécessité de reloger des populations chassées de leur quartier à la suite de grandes opérations de voirie ou d'urbanisme (centre directionnel, prolongement urbain de l'autoroute Nord, réalisation de la voie rapide Nord-Est). Pour le reste, la ville se limitera à garantir les emprunts contractés par les organismes d'HLM, ou à octroyer à ces derniers des terrains à prix réduit sur le patrimoine foncier communal.

Les infrastructures de voirie feront, par contre, l'objet d'une programmation plus centralisée(1) et d'un effort financier relativement soutenu de la part des autorités municipales.

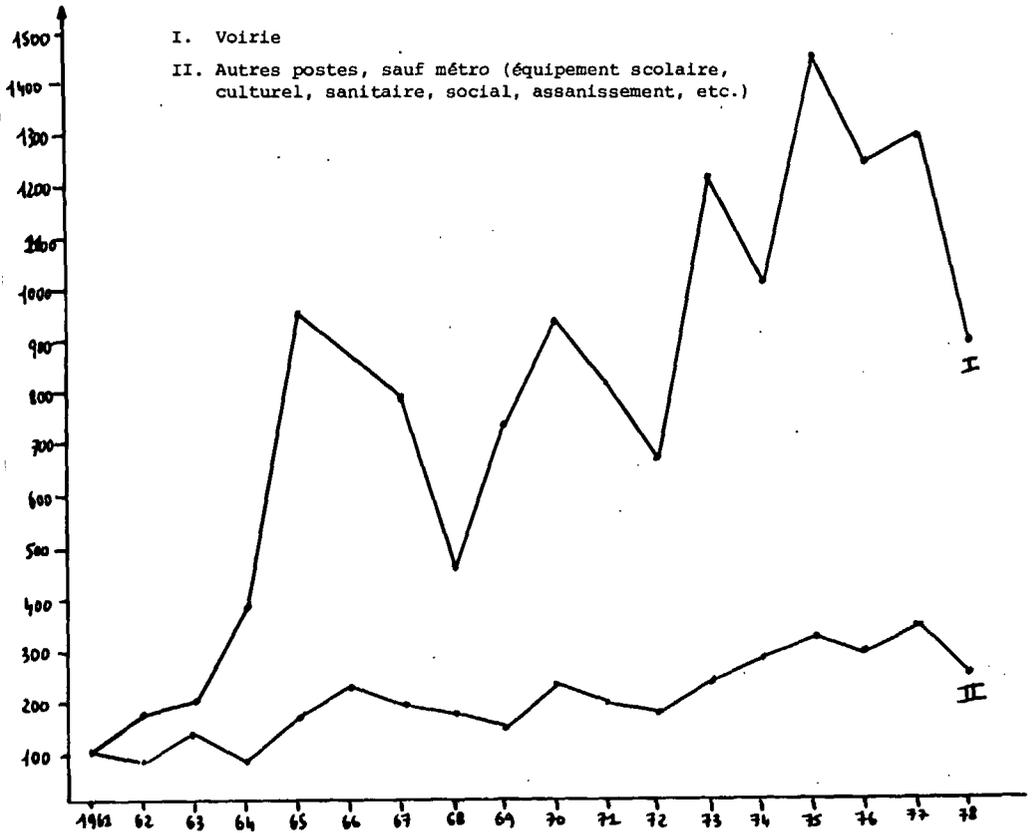
Les budgets communaux traduisent la priorité croissante qui sera accordée à ces infrastructures à partir du début des années cinquante, mais surtout à partir de 1965. Jusqu'à cette date, l'état central sera le maître d'ouvrage des principales opérations de voirie entreprises à Marseille. Celles-ci n'auront donc qu'une faible incidence sur la masse des dépenses d'investissement municipales.

A partir de 1965, au contraire, la municipalité assura la maîtrise d'ouvrage de la plupart des travaux de voirie entrepris sur le territoire communal. On assiste alors à l'"envol" des dépenses d'équipement municipales consacrées à la voirie.

Entre 1961 et 1978, celles-ci progresseront, en francs constants, selon un taux annuel moyen, deux fois supérieur à celui constaté pour le reste des dépenses d'équipement (métro exclu) figurant au budget municipal :

(1) La création de l'OCOTRAM (Office de coordination des transports marseillais, rassemblant les différentes parties prenantes de la politique des transports à Marseille, s'inscrit dans cette perspective.

## EVOLUTION DES DEPENSES D'EQUIPEMENT MUNICIPALES DE 1961 à 1978 (indice 100 en 1961)



Source : Comptes administratifs de la ville de Marseille

22 % contre 11 % (1).

Le décollage du budget d'équipement qui s'observe alors s'explique pour l'essentiel par la croissance des investissements en matière de voirie. Cette croissance ira de pair avec la diminution relative des dépenses consacrées aux équipements connexes du logement (réseaux, assainissement, équipement scolaire et culturel, équipement sanitaire et social, urbanisme et habitation) qui passent de 78 % des dépenses d'équipement entre 1961 et 1966 à 70 % pour la période 1973-1978.

A partir de 1974, cependant, on observe un infléchissement de cette tendance qui semble relativement durable compte tenu des nouvelles orientations qui se dessinent alors dans la politique urbaine municipale (2).

## I .2. L'adaptation du réseau de voirie au trafic automobile

Cette priorité fut légitimée par la nécessité de réduire le passif légué par les municipalités qui se sont succédées avant guerre.

Celles-ci, et notamment la municipalité Flaissières qui domina la scène municipale entre les deux guerres, avaient adopté une politique très malthusienne en matière d'équipements de voirie.

(1) Cf. graphique. p. 148.

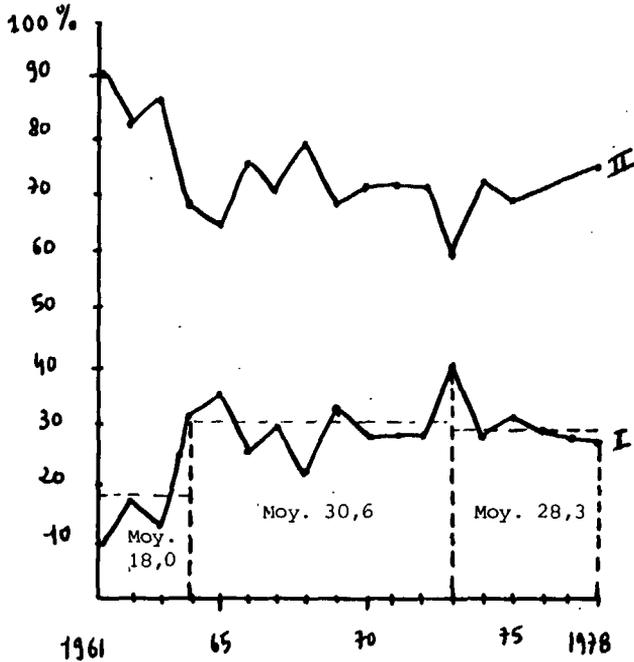
(2) Part des dépenses de voirie dans l'ensemble des dépenses d'équipement municipales (métro exclu) (voir graphe p. 148).

1961 : 9,0	} 22,2 %	1967 : 28,6	} 28,0 %	1973 : 40,8	} 30,4 %
1962 : 17,5		1968 : 21,1		1974 : 27,5	
1963 : 13,2		1969 : 33,2		1975 : 31,0	
1964 : 32,4		1970 : 28,5		1976 : 29,3	
1965 : 36,3		1971 : 28,3		1977 : 27,1	
1966 : 24,8		1972 : 28,1		1978 : 26,5	

EVOLUTION DE LA PART DES DEPENSES DE VOIRIE DANS L'ENSEMBLE DES DEPENSES D'EQUIPEMENT MUNICIPALES (SAUF METRO)

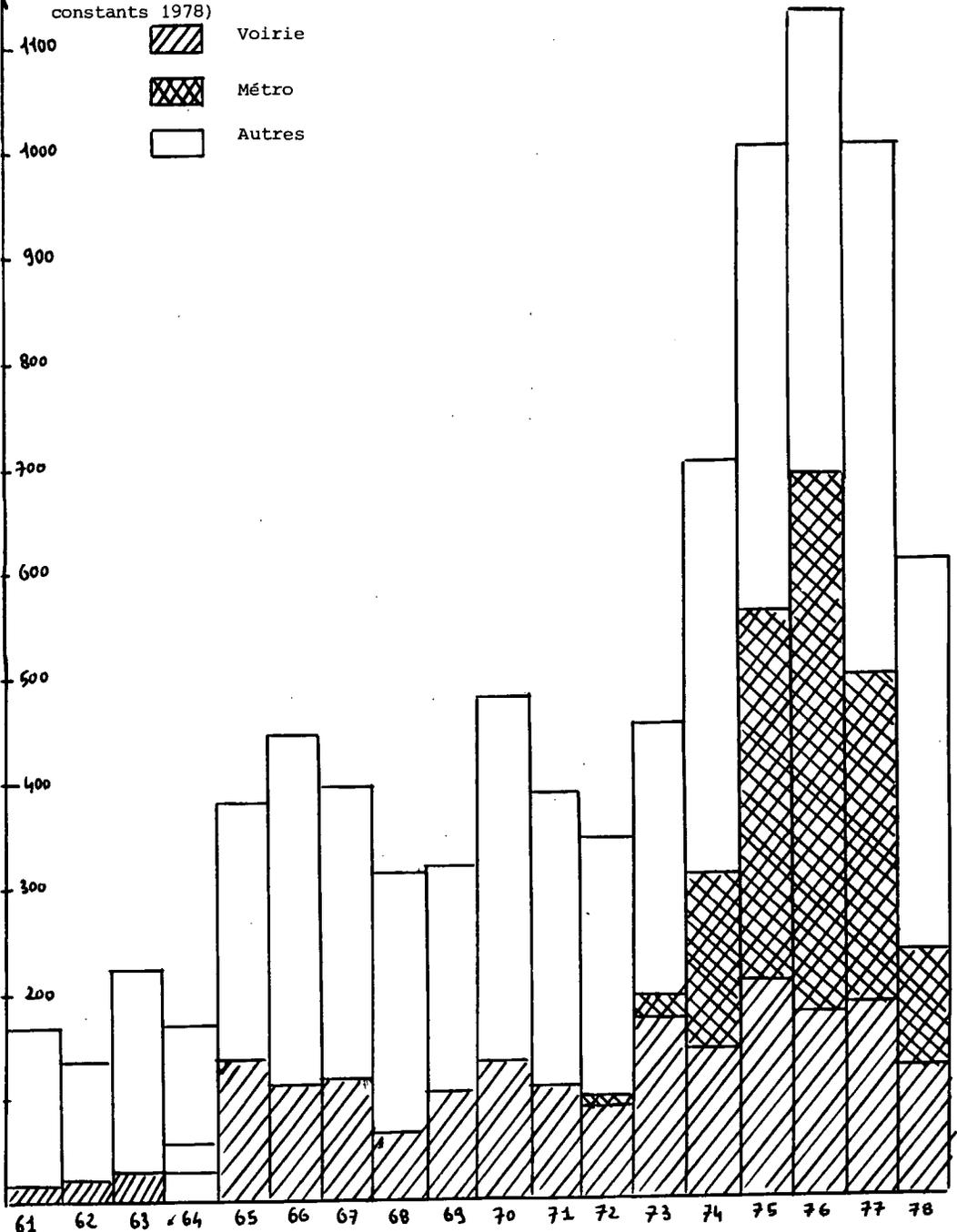
I. Dépenses de voirie

II. Autres dépenses (sauf métro)



Source : Comptes administratifs de la ville de Marseille.

EVOLUTION DES DEPENSES D'EQUIPEMENT BRUTES DE 1961 à 1978 (en millions de Francs constants 1978)



Source : Comptes administratifs de la Ville de Marseille.

Le résultat fut un retard quantitatif et qualitatif considérable du réseau de voirie marseillais, retard dont ses caractéristiques actuelles portent encore la trace :

- très faible surface de voirie par rapport à la superficie urbanisée de la commune (6 % de Marseille, contre 8 à 10 % dans les autres grandes villes françaises). Une faible largeur moyenne des voies (6 mètres) ;
- à l'exception de la rocade du Jarret, achevée en 1968, absence de grandes liaisons directes entre les différents secteurs de la périphérie marseillaise, entraînant une forte congestion de la circulation dans le centre.
- importance exceptionnelle de la voirie privée, dans la longueur totale du réseau (500 kilomètres, sur un total de 1 200), caractéristique qui indique l'étendue des carences passée de l'initiative publique en matière de voirie. Ces carences sont d'autant plus urgentes à résoudre que la ville de Marseille, en raison de ses fonctions portuaires constitue une place stratégique dans le développement des échanges commerciaux nationaux et internationaux.

Dans l'immédiat après-guerre, à l'heure où les transports routiers de marchandises tendent à prendre le pas sur les transports ferroviaires, le désenclavement du port de Marseille apparaît comme un impératif prioritaire de la politique des transports dans l'agglomération marseillaise.

Les premières grandes opérations de voirie entreprises dans l'après-guerre auront pour but selon les termes du plan d'urbanisme de "remodeler la ville en fonction du port" (1). Avec un parc automobile 5 fois inférieur à ce qu'il sera vingt-cinq ans plus tard (2), on est encore loin, au début des années cinquante, de concevoir l'amélioration de la desserte intra-urbaine comme un objectif

(1) G. MEYER-HEINE, Plan d'aménagement de la ville, Rapport justificatif, 1949, p. 29.

(2) Le parc automobile marseillais passera de 50 000 véhicules en 1950, à 171 000 en 1966 et à 257 000 en 1976 (source CETE, 1976).

prioritaire. Il s'agit essentiellement alors d'assurer sans discontinuité le transit routier des marchandises en provenance ou à destination des installations portuaires.

Cet objectif se concrétisera dans un premier temps par la construction entre 1946 et 1950 d'un premier tronçon de l'autoroute Nord en direction d'Aix et de Salon, complété en 1962 par l'achèvement d'une seconde liaison interurbaine : l'autoroute Est, assurant la sortie vers Aubagne et Toulon.

La réalisation en 5 tranches de la rocade du Jarret entre 1955 et 1968, allait permettre la jonction de ces deux grands axes de circulation interurbains.

La rénovation du réseau de voirie destiné aux transports de personnes et aux liaisons intra-urbaines sera plus tardive mais s'imposera au milieu des années soixante comme une nécessité face à la croissance du parc automobile et à l'accroissement de la mobilité des personnes dans un contexte urbain où se rompent les proximités entre zones d'emploi et zones de résidence et entre zones de résidence et zones de services.

En 1968, s'achève la construction de la promenade de la Corniche permettant par le tunnel du Vieux-Port, terminé en 1967, l'amorce d'une liaison directe entre le littoral Sud et le littoral Nord, et constituant avec la rocade du Jarret la première liaison circulaire entre les différents quartiers de la couronne péri-centrale.

Par la suite, entre 1971 et 1977, deux nouvelles voies radiales viendront se greffer sur cet ensemble :

- l'autoroute Nord-littoral entre Mourepiane et le Vieux Port, premier tronçon d'un axe devant doubler l'autoroute Nord en direction de la vallée du Rhône et relier directement le centre de Marseille à la région de Fôs par le répartiteur des Pennes-Mirabeau.
- l'autoroute Nord-Est, reliant le Rond Point des Chartreux aux quartiers nouvellement urbanisés de la banlieue Nord-Est, le long de la première ligne de métro jusqu'à la Rose.

- Ces deux voies seront reliées en 1976 par les deux premiers tronçons, entre le cap Pinède et le Merlan, d'une seconde rocade devant unir, sur une longueur de 18,5 km les différents quartiers de la périphérie marseillaise entre le Cap Pinède au Nord et la Pointe Rouge au Sud.

Ces dernières réalisations s'inscrivent dans un vaste programme de voirie rapide défini à la veille des élections municipales de 1971 par la municipalité de Marseille, en collaboration avec la Direction départementale de l'Équipement.

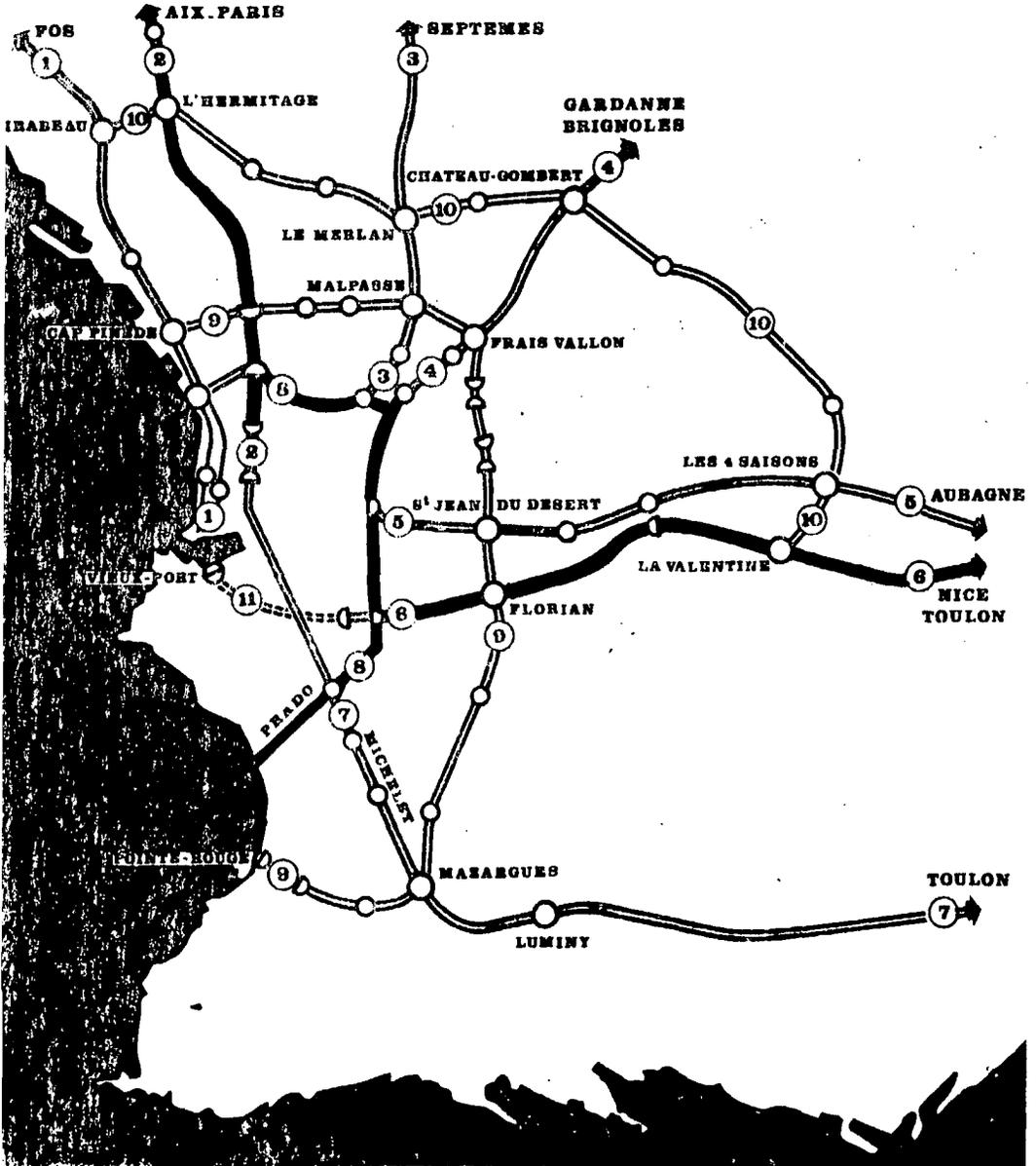
Ce programme prévoyait la création dans un délai de quinze ans d'un réseau complet de voirie rapide, long de 110 km et comportant au total 7 radiales autoroutières, 3 rocades concentriques et 2 traversées du centre dont l'une souterraine entre le tunnel du vieux Port et l'auto-route Est (cf. carte).

Ce réseau devait être complété par la création de 23 000 places de stationnement souterrain dans les quartiers centraux et de 30 places dans les parcs d'échanges prévus dans la couronne péri-centrale.

C'est alors l'apogée de "l'ère automobile", coïncidant avec le déclin grandissant du système de transports en commun.

PROJET DE VOIRIE RAPIDE (D.D.E. 1971)

-  TRAVERSEES CENTRE
-  RADIALES
-  ROCADES
-  NCEUD
-  DIFFUSEUR
-  VOIES REALISEES





## CHAPITRE II

### LA DEGRADATION DE LA SITUATION DU RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Les principaux travaux réalisés sur l'évolution de la politique des transports urbains en France depuis la seconde guerre convergent dans leur analyse de la périodisation et des mécanismes qui la caractérisent.

Une longue phase de détérioration précède les premiers signes de redressement de la situation des réseaux de transports collectifs intervenus au début des années soixante-dix ; cette phase peut être elle-même décomposée en deux temps. Jusqu'au milieu des années soixante, la recherche prioritaire de l'équilibre financier des entreprises exploitantes dans un contexte d'évasion continue de la clientèle vers l'automobile aboutit à bloquer, voire à détériorer le niveau de service offert tout en recherchant, de manière "interne" aux entreprises gestionnaires, des gains de productivité. Par la suite et jusqu'au début des années soixante dix, la "crise" des transports urbains émerge dans le champ politique sous le jeu d'une nécessaire implication financière croissante des collectivités locales et de l'Etat, et de la mobilisation de diverses couches sociales autour de cet enjeu. Et cette émergence aboutit à

un infléchissement sérieux de la politique des transports urbains à partir de 1973, date du vote de la loi sur le versement par les employeurs d'une taxe spécifique sur les transports.

Afin de montrer comment la situation marseillaise s'inscrit dans cette évolution d'ensemble, il convient de préciser cette dernière.

### II.1. Les principaux traits de l'évolution de la situation des réseaux de transports collectifs avant l'infléchissement de 1973

Dès la fin des années quarante, le développement rapide de la motorisation individuelle provoque une évasion d'une partie de la clientèle des transports collectifs ; pour équilibrer leur budget ces derniers réduisent le service offert, relèvent la tarification et tentent d'augmenter leur productivité. Les réseaux deviennent de moins en moins concurrentiels avec l'automobile, la diminution de leur fréquentation se poursuit donc, tandis que l'automobile devient un élément décisif des modes d'urbanisation et des modes de vie, si bien qu'on parvient rapidement à une situation caractérisée par une double constante :

- limitation tendancielle des usagers des transports en commun aux seuls captifs, essentiellement non actifs (personnes âgées, scolaires, femmes au foyer) et aux composantes les plus défavorisées du salariat (travailleurs immigrés notamment).

- saturation tendancielle du réseau viaire, dont la surface de circulation ou de stationnement ne peut suivre la progression du parc automobile.

La concurrence "pratique" entre véhicules de transports en commun et automobiles n'est que la conséquence la plus visible de ce processus, telle qu'il se manifeste surtout à partir du milieu des années soixante. "L'évolu-

tion de la motorisation individuelle connaît une phase ascendante rapide avant que ne se manifestent les signes de saturation des infrastructures et de réelles difficultés d'usage de l'automobile dans les villes. Le passage d'une phase à une autre peut être situé au milieu des années soixante et l'étude des réseaux montre que c'est à partir de cette période que l'équilibre instable du système se rompt d'autant plus rapidement que les conditions d'exploitations des réseaux sont étroitement liées à la circulation générale" (1).

Cet "équilibre instable du système" qui dure jusqu'au milieu des années soixante est tout relatif : en fait, il s'agit de l'équilibre financier des réseaux de transports en commun, au travers duquel les responsables des politiques de transports de l'époque analysaient la situation. Cette vision, éminemment réductrice et statique, renvoyait à une conception d'ensemble évacuant les réseaux de transports collectifs en tant qu'élément de planification urbaine, et les limitant au rôle subsidiaire de déplacement des seuls "captifs", en quantité rapidement décroissante tout au long de cette période : "Soucieux d'un équilibre financier auquel les engageaient un ensemble de textes législatifs, les réseaux s'imposent un effort de rationalisation et d'augmentation de leur productivité pour obtenir leur équilibre financier. C'est à deux séries de mesures que le maintien de la rentabilité qui paraissait à portée de la main va conduire :

- des mesures de rationalisation de l'exploitation qui vont amener le remplacement des tramways et trolleybus par des services d'autobus plus souples et moins coûteux à exploiter (avec le système d'exploitation à un agent) ;

(1) Voir à ce sujet, outre les travaux de J. CHAPOUTOT et J.-J. GAGNEUR déjà cités, Les transports collectifs et la ville, Ed. CELSE, 1973.

- des mesures de réduction des dépenses par diminution de la qualité du service offert (fréquence, régularité). On observe ainsi un décrochage entre l'évolution de la demande et l'évolution de l'offre : maintien du nombre de véhicules-kilomètres offerts (mais cette constance du kilométrage offert masque en fait la réduction du niveau de service) et chute de la clientèle alors qu'il y a augmentation de la demande globale de transport (au rythme de la croissance de l'urbanisation, de la longueur des déplacements et de la mobilité). Les résultats immédiats sont satisfaisants : l'équilibre financier est maintenu, la productivité augmente" (1).

Ce sont bien les seuls "résultats immédiats" qui sont satisfaisants car, à la diminution de la place relative des réseaux au sein de l'ensemble des déplacements correspond une mutation qualitative de la fonction sociale et urbaine des transports en commun : sauf en région parisienne, les travailleurs - et d'abord ceux de l'industrie - abandonnent les transports collectifs pour leurs migrations alternantes. Et l'automobile se substitue aux réseaux en tant qu'élément moteur des nouvelles formes urbaines.

Cette première phase de la dégradation des réseaux débouche nécessairement sur une seconde phase, plus aiguë et plus manifeste quand la croissance de la motorisation individuelle, beaucoup plus rapide que celle de la capacité de la voirie, débouche sur "l'impossible contrôle de l'automobile" (2) qui paralyse la circulation. Le "cercle vicieux" a pu être décrit ainsi (cf. tableau p. suiv.).

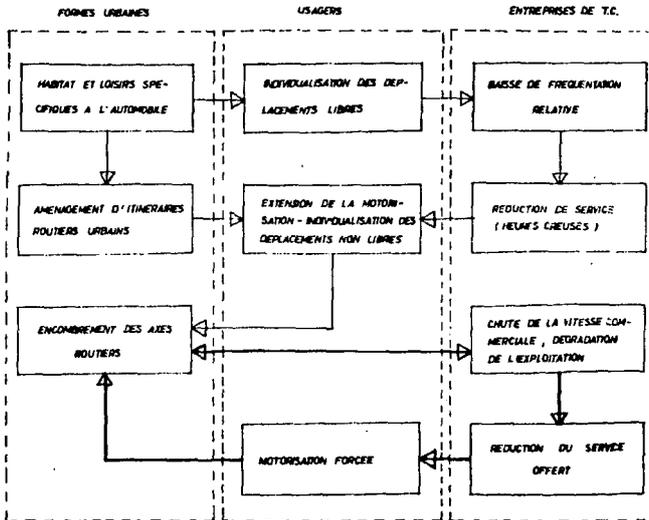
La phase aiguë de la crise des réseaux qui apparaît au milieu des années soixante peut être analysée ainsi : l'abandon des sites propres a permis une amélioration apparente de la productivité, mais "liés donc à la circulation urbaine, les réseaux de transports en commun subissent les conséquences de la détérioration des conditions de

(1) op. cit., pp. 29 et 30.

(2) Selon une expression de E. Cherki et D. Mehl.

Fonctionnement du système « formes urbaines, usagers, entreprises de transport en commun » lors du développement de l'automobile sous les contraintes :

- absence de sites propres
- recherche de l'équilibre financier de l'exploitation

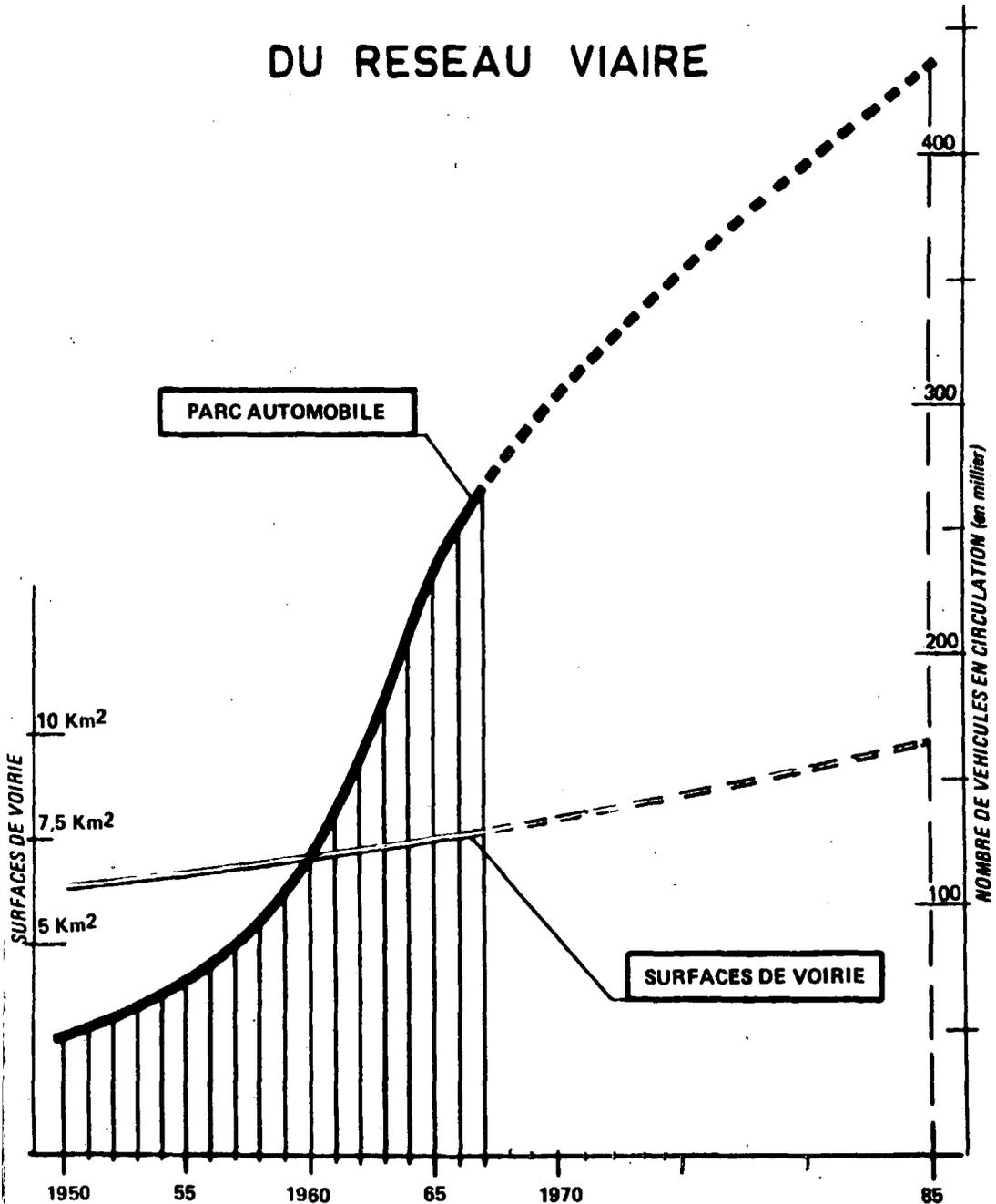


Source : Les transports collectifs et la ville, CELSE, 1973.

circulation, conséquences d'autant plus graves que leurs conditions d'exploitation (arrêts fréquents, taille des véhicules) sont pénalisantes. La circulation des autobus devient de plus en plus difficile et le maintien d'une capacité de transport constante et d'une fréquence régulière, nécessite la mise en circulation, aux heures de pointe d'un nombre de véhicules d'autant plus important que la vitesse est faible. Le maintien de l'équilibre financier des réseaux devient impossible, ce qui rend l'appel aux subventions des autorités de tutelle indispensable. Cet état de fait en contradiction avec les directives d'exploitation réduit au maximum la capacité d'investissement et déséquilibre définitivement le service offert. Le coût, toujours plus élevé du voyageur transporté en heure de pointe est en effet en partie assumé par des économies nouvelles sur les services d'heure creuse, si bien que le potentiel en personnel et en matériel est de plus en plus soumis à une exploitation en "pics" peu rentable et difficile. La dégradation du service offert débouche sur la motorisation forcée des usagers, il n'y a plus de véritable alternative entre les deux modes, le processus s'accélère donc et se traduit par la congestion croissante des voies de circulation. Et c'est cet aspect, le plus manifeste de la crise des transports urbains, qui est à l'origine des premiers éléments de réorientation de la politique de circulation qu'on observe au milieu des années soixante dans les grandes agglomérations françaises. La menace d'un blocage total de la machine urbaine apparaissant en effet plus préoccupante encore que les difficultés financières des réseaux ou que la dégradation des conditions de déplacement d'une proportion relativement élevée et "incompressible" (environ un tiers de la population) d'usagers "captifs" de transports collectifs.

Les débuts de cette réorientation sont caractérisés par l'arrêt de la dégradation du service offert grâce à une légère reprise des investissements des réseaux. Mais l'inef-

# EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE ET DU RESEAU VIAIRE



ficacité relative des premières mesures - la fréquentation des réseaux continue de régresser tandis que la circulation générale ne s'améliore pas - amènera l'Etat et les collectivités locales à s'engager plus à fond dans cette réorientation au cours des années soixante-dix. Et les deux temps de cet infléchissement repérés par E. Cherki et D. Mehl dans leur recherche sur la région parisienne (1970-71 puis 1974-75) nous semblent pouvoir également être distingués à Marseille (comme sans doute dans les autres agglomérations françaises), même si les conjonctures (urbaines et politiques locales influent sur les modalités de cet infléchissement. C'est ainsi qu'à Paris, les mouvements d'usagers de 1970 et 1971 ont manifestement joué sur les modifications des politiques de transports observables à partir de 1971, tandis qu'à Marseille, en l'absence de tels mouvements, c'est plutôt du côté des premiers craquements apparus au sein de l'édifice hégémonique local (à l'occasion des présidentielles de 1969) (1) qu'il faut chercher les dimensions proprement politiques de ces évolutions. Quant au deuxième temps, de la réorientation (1974-1975), les déterminants nationaux semblent plus prégnants, la "crise de l'énergie", les restrictions des financements d'équipements de voirie et la nouvelle "sensibilité écologique" relayant efficacement les facteurs initiaux d'une politique moins défavorable aux transports en commun.

(1) Où l'électorat marseillais inflige à la candidature de son propre maire, G. Defferre, un cinglant échec (il ne recueille que 12,2% des voix).

## 11.2. Une dégradation en deux temps

Dans le discours qu'il prononce lors de l'installation du conseil d'administration de la régie, G. Defferre énonce les principes qui vont guider la politique des transports en commun jusqu'au milieu des années soixante : si l'ancien régime de concession du réseau était vicié c'est que la compagnie des tramways ne supportait pas les conséquences financières de la gestion ; la régie se doit d'équilibrer son budget avec ses seules ressources sans pour autant que la tarification pénalise par trop les usagers de banlieue ; enfin, les difficultés permanentes du réseau tiennent à l'étendue du territoire communal (1).

(1) "La décisions prise le 12 juin 1948 n'était pas un acte d'ingratitude vis à vis du concessionnaire, mais l'aboutissement logique d'une longue suite de difficultés dont il faut trouver l'origine dans l'évolution des conditions économiques et sociales qui a suivi la première guerre mondiale.

Le concessionnaire lui-même avait laissé porter le coup le plus grave aux principes de la concession lorsqu'il avait accepté, en 1926, le paiement intégral par la ville du déficit d'exploitation du réseau. Il est en effet évident que, dès l'instant où celui qui a la charge d'une entreprise ne supporte plus les conséquences financières de sa gestion, celle-ci en est fatalement viciée ; elle n'offre plus, dès lors, les garanties fondamentales au bon fonctionnement d'un grand service public.

Les difficultés permanentes tiennent à la nature même du réseau et sont la conséquence de l'étendue du territoire de notre commune. Le problème des lignes de banlieues est l'un des plus difficiles que vous aurez à résoudre.

Ces lignes sont généralement déficitaires et cependant, il ne semble pas possible d'imposer à leurs usagers une augmentation proportionnelle des tarifs.

Ce sont, en effet, souvent les moins fortunés qui habitent le plus loin et nous ne pouvons pas davantage oublier que c'est par milliers que des locataires des humbles logis sinistrés du Vieux Port ont dû chercher asile dans les plus lointaines banlieues.

Un devoir indiscutable de solidarité nous lie aux usagers de banlieues et j'ai la certitude que vous ne le méconnaitrez pas pour aussi longtemps tout au moins que le problème du logement dans le centre de la ville n'aura pas été résolu.

L'examen de cet aspect particulier du réseau de Marseille m'amène à ../..

Jusqu'en 1965 environ, l'offre de transports collectifs se dégradera tandis que la chute de fréquentation amorcée dès 1949 se poursuit à un rythme soutenu. Par la suite et jusqu'en 1971-1972, la prise en charge du déficit d'exploitation par la ville permet d'arrêter la dégradation de l'offre et de l'améliorer quelque peu, l'hémorragie des usagers étant stoppée en 1969. Ce n'est qu'à partir de 1972 qu'on assistera à un infléchissement notable de cette politique, puisque la priorité absolue aux grands travaux de voirie et de parkings sera remise en cause en faveur d'une amélioration sensible du service des transports en commun, sur le réseau de surface d'abord, puis avec l'ouverture de la première ligne de métro.

### 11.2.1. 1950-1965. Dégradation simultanée de l'offre et de l'usage du réseau de transports en commun

Alors que, la phase de reconstruction achevée dans le centre urbain, l'agglomération reprend son expansion en périphérie, le réseau se voit amputé de la quasi-totalité de ses lignes en site propre (tramways) et se trouve globalement réduit. La politique des transports est tout entière

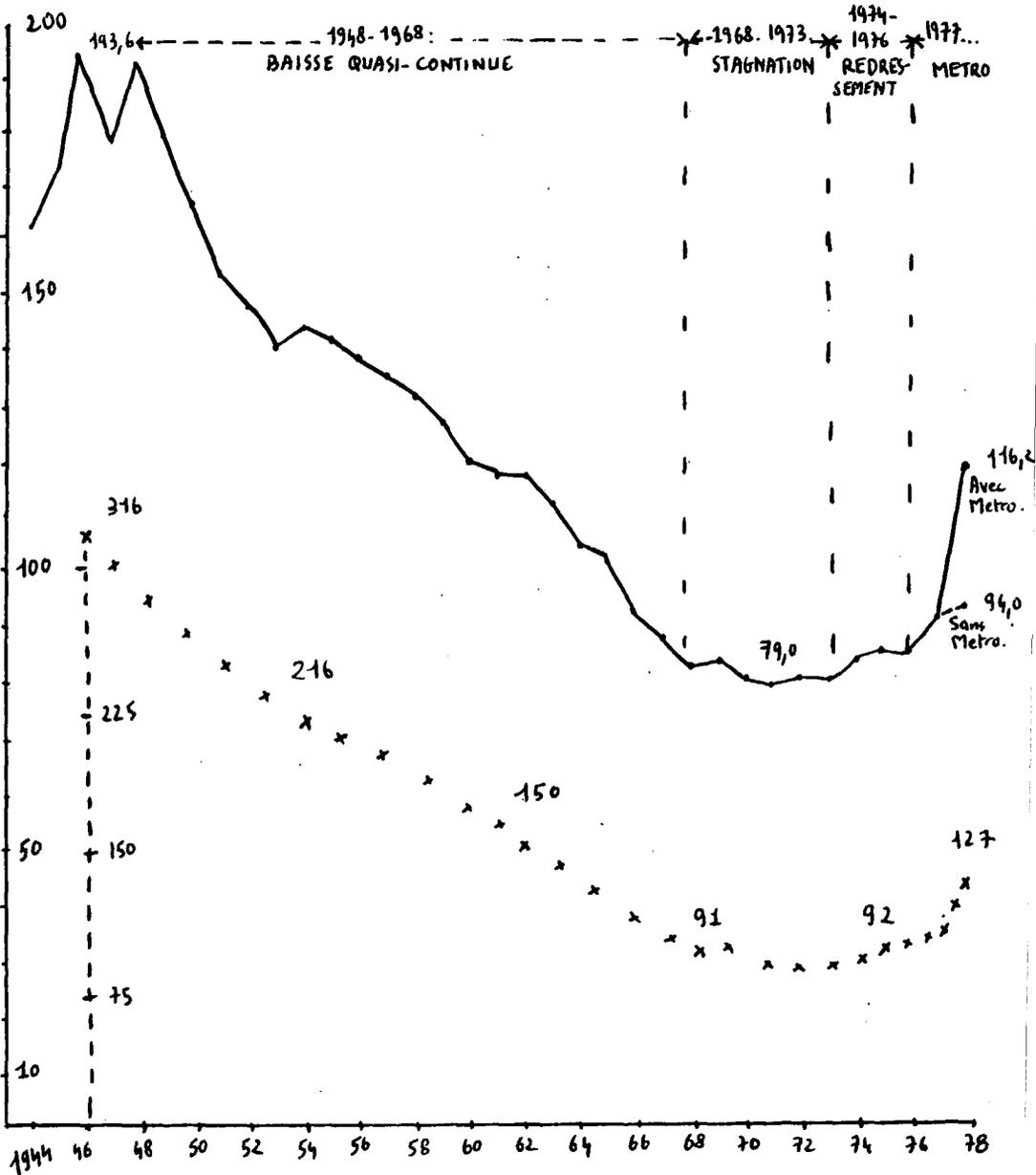
../.. constater que des comparaisons établies avec les autres réseaux sont toujours imparfaites.

On pense souvent à Lyon s'agissant de Marseille, mais Lyon est construit sur 4 500 hectares alors que la superficie de Marseille est de 23 000 hectares. Et tandis que notre ville, en dehors d'Aubagne, n'a pas à proprement parler de grandes banlieues, Lyon se trouve au centre d'une agglomération suburbaine dont l'importante population a permis la création et le fonctionnement dans les meilleures conditions d'un office des transports...

Pour un même nombre de voyageurs transportés et un nombre égal de kilomètres-voitures, les dépenses d'exploitation sont bien plus importantes à Marseille qu'à Lyon", G. DEFFERRE, Discours prononcé lors de l'installation du conseil d'administration de la régie, in J. CAUPES, R. MARTIN, op. cit..

EVOLUTION DE LA FREQUENTATION DU RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS DE 1944 à 1978

— Millions de voyageurs annuels (réseau départemental et municipal, ce dernier représentant 97 % du trafic total en moyenne)  
 x x x Nombre de voyages par habitant (calculé sur la population communale).



Source : Données statistiques RATVM.

conçue comme visant à améliorer la circulation automobile par élargissement ou création de voies (élargissement de la corniche, couverture du Jarret) ou par des mesures de régulation : il s'agit simplement d'accompagner le développement de la motorisation individuelle, le réseau de transports collectifs devant se résoudre à jouer un rôle résiduel et se contenter d'équilibrer son budget.

La transformation du réseau de tramways en réseau d'autobus et de trolleybus, menée à bien en une dizaine d'années (1), présentée souvent comme une réponse technique à la question de la congestion de la circulation, répond à un choix politique et urbanistique qui n'est pas propre à Marseille (2). Elle aboutit, en privant les moyens de transports en commun de site propre à les paralyser dans le flot de la circulation automobile. A la même époque, d'autres pays européens font un choix inverse, celui de la modernisation de leurs réseaux de tramways. A Marseille même, où existaient quelques lignes de tramways en site propre, entièrement séparées de la circulation automobile, celles-ci subissent le même sort que les autres.

D'abord utilisés systématiquement lors des prolongements de lignes existantes, les autobus remplacent ainsi très rapidement les lignes de tramways elles-mêmes. Les trolleybus, partiellement dépendants d'une infrastructure fixe coûteuse à l'installation subissent partiellement le même sort (3).

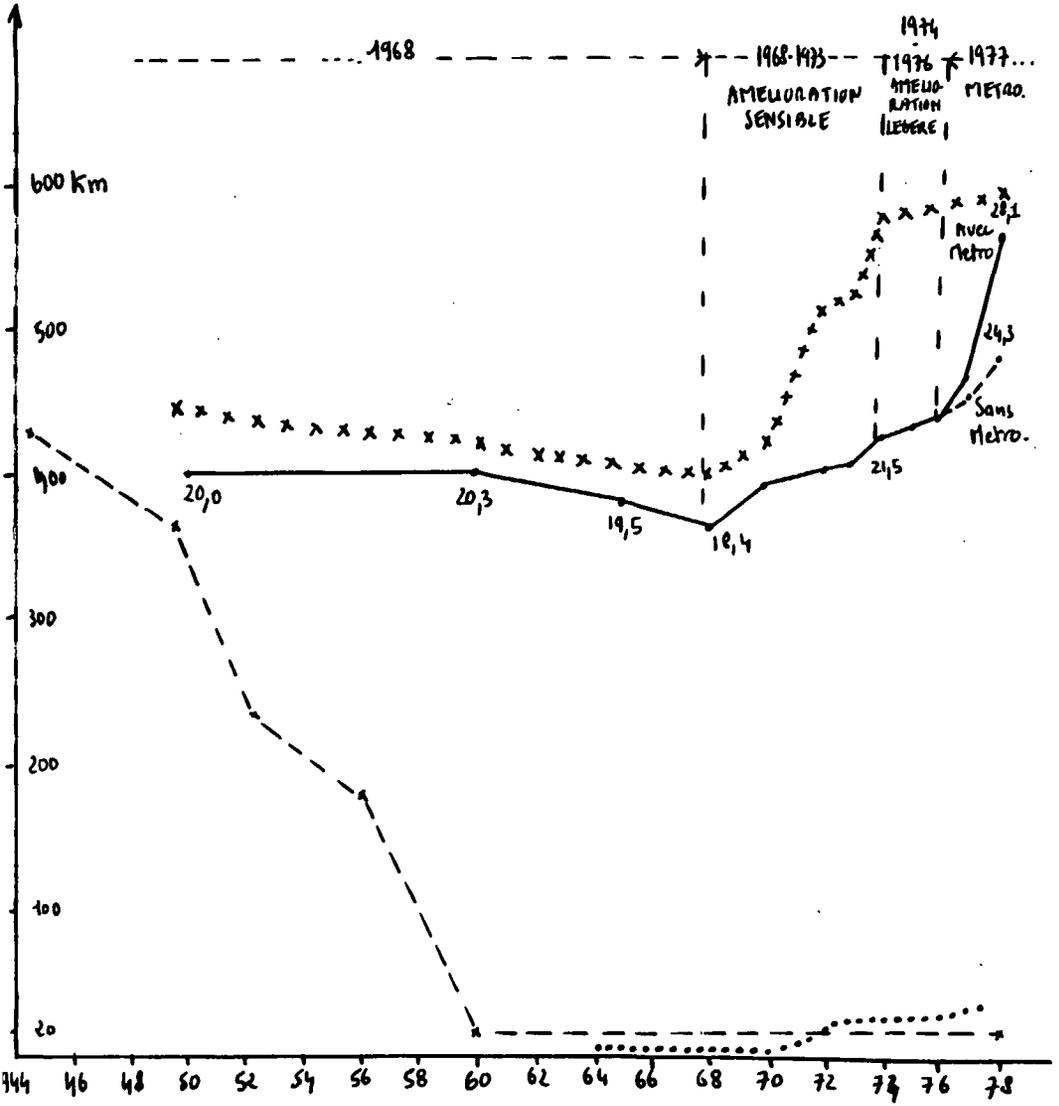
(1) La ville de St Etienne constituant une exception en France.

(2) En 1960, il ne subsiste qu'une ligne de tramways, la ligne partiellement souterraine Noailles-St Pierre.

(3) "Le remplacement des tramways par des autobus permettait une opération jusque là retardée par l'importance des travaux à effectuer et les crédits à y affecter, chose également vraie pour les lignes de trolley : nous voulons parler du prolongement des lignes (...). On pouvait raisonnablement penser que le réseau de trolleybus allait pouvoir continuer sa progression dans le cadre du plan de modernisation. Mais c'était sans compter avec le désir d'achever au plus vite et à moindres frais la mutation du réseau, mutation qui n'avait d'égale que celle de .../..

EVOLUTION DE L'OFFRE DE SERVICE DU RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

- xxx Longueur des lignes (en km)
- Longueur en site propre (tramways + métro) (en km)
- .... Longueur en site propre partiel (couloirs réservés) (en km)
- Kilomètres voitures par habitants



Source : Données statistiques RATVM.

Malgré la souplesse plus grande d'un tel type de réseau face à la croissance urbaine, son extension ne suit pas, loin de là celle de l'agglomération : le kilométrage de ligne régresse, de même que le produit "kilomètres-véhicules" par habitant (qui donne une bonne mesure de la qualité de la desserte d'une agglomération...) (cf. graphiques p. 169). A partir de 1960, la substitution des véhicules à pneus aux tramways étant achevée, la vitesse commerciale moyenne régresse (13,7 kmh en 1960, 13,1 km/h en 1968) : plus souples et plus maniables que les tramways, les autobus et les trolleybus n'en sont pas moins progressivement paralysés par la circulation automobile.

Plus encore que la baisse de la vitesse, le non respect croissant des horaires - malgré un léger accroissement du parc de véhicules sur un kilométrage de lignes moindre - joue un rôle amplificateur dans la désaffection des usagers.

La régression du trafic est en effet remarquable par son ampleur et par sa régularité : de 1948 à 1968, le réseau a perdu près de 60 % de ses usagers (le trafic passe de 191 à 81 millions de passagers annuels) dans le même temps où la population de l'agglomération est passée de 620 000 à 830 000 habitants. Cela traduit un usage plus de trois fois moindre (316 voyages annuels par habitant en 1948 contre 91 en 1968). La chute est particulièrement rapide de 1948 à 1953, période d'engouement pour les premiers modèles de voitures populaires : poursuivie à ce rythme, elle aurait abouti à l'évasion de l'ensemble des usagers dès 1968 environ. A l'exception de deux paliers (en 1954 et 1962), la régression se poursuit régulièrement jusqu'en 1968.

L'étude de la structure de la clientèle du réseau en 1975 montrera que la stabilisation à un tel niveau de

... de la cité elle-même". J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit., p. 236. Toujours selon ces auteurs, la plupart des lignes dont le plan Monnet prévoyait la conservation, lesquelles étaient sur des voies propres, auraient pu être conservées.

la fréquentation sanctionne plus le départ vers l'automobile de la quasi-totalité des non captifs et le ralentissement de la motorisation dans les couches populaires qu'une amélioration conséquente du service offert.

La situation financière de la régie a pu être assainie jusqu'en 1963 (de 58 à 63, le déficit est nul. Cf. graphe p. 173) grâce au triple jeu de l'augmentation de la productivité du réseau, d'une tarification calquée sur les coûts et d'une stricte limitation des investissements.

De 1955 à 1965, l'effectif de la régie est réduit de 3 890 à 2926 agents (1), la réduction concernant surtout les services techniques, elle est liée à la reconversion du réseau des tramways. Cette reconversion permet également de réduire les coûts liés à l'entretien des infrastructures.

La tarification est conçue de manière à couvrir les charges de la régie : de 1948 à 1968, 16 augmentations de tarifs ont lieu. De 1964 à 1968, les investissements effectués demeurent très faibles, ils représentent 6 à 7 % en moyenne de l'ensemble des charges.

Il faut donc attendre 1968 pour que la régie, qui voit son déficit réapparaître et se creuser depuis 1964, entreprenne des investissements qui se traduisent par une amélioration sensible de l'offre de transports.

La diminution de la fréquentation absolue (et de manière encore plus nette de la fréquentation relative, c'est à dire rapportée à la population desservie), ne renvoie pas seulement à l'incapacité du réseau à améliorer le service offert de manière suffisante pour arrêter ou ralentir

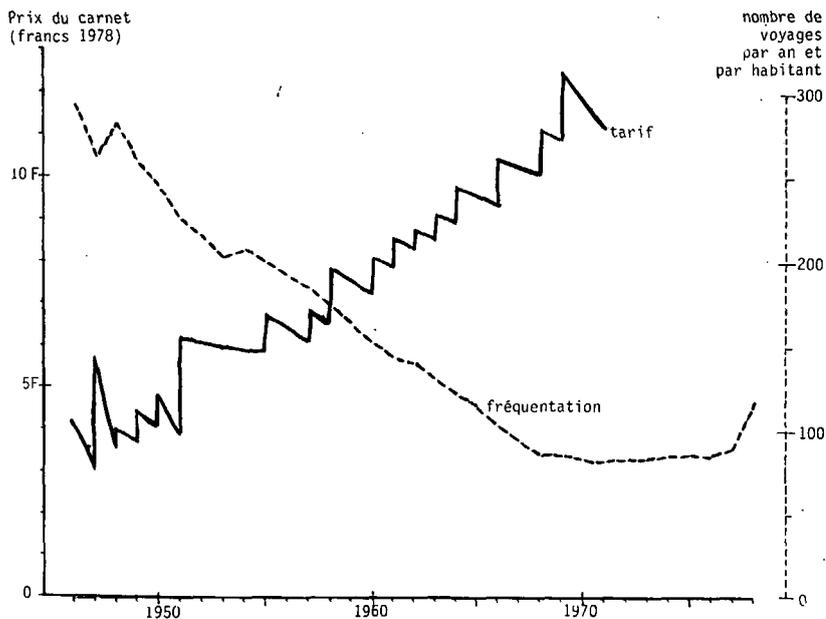
(1) Cf. graphe p. 174.

Structure de l'emploi du personnel de la régie en 1955 et 1965:

	Divers	Cadres administr.	Services techniq.	Exploit.	Total
1955	118	267	1 172	2 333	3 890
1965	61	231	785	1 849	2 926

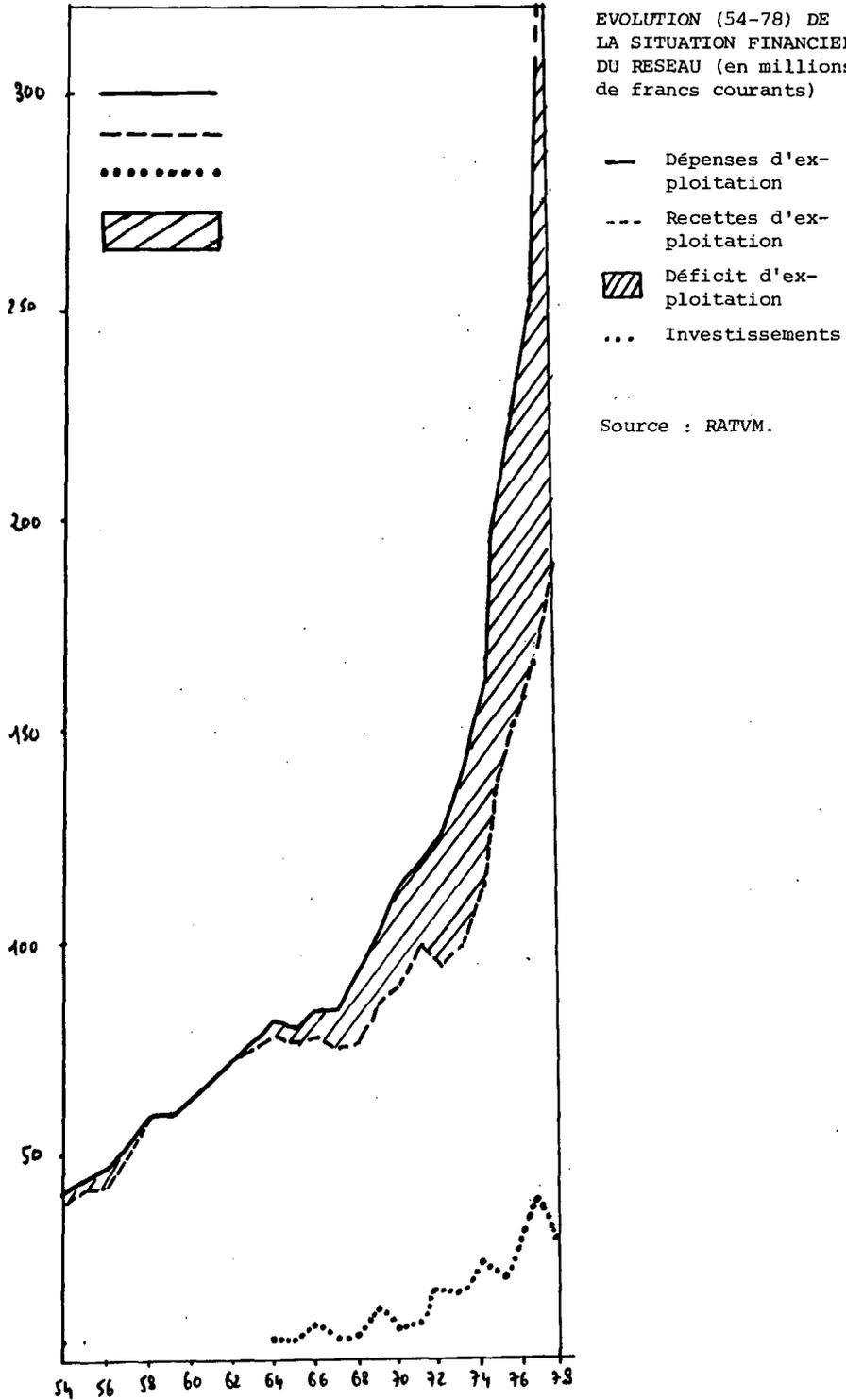
## FREQUENTATION ET TARIFS DES TRANSPORTS EN COMMUN A MARSEILLE (1946-1978)

En 1971 intervient une réforme de la tarification qui rend aléatoire le raccordement avec la série antérieure.



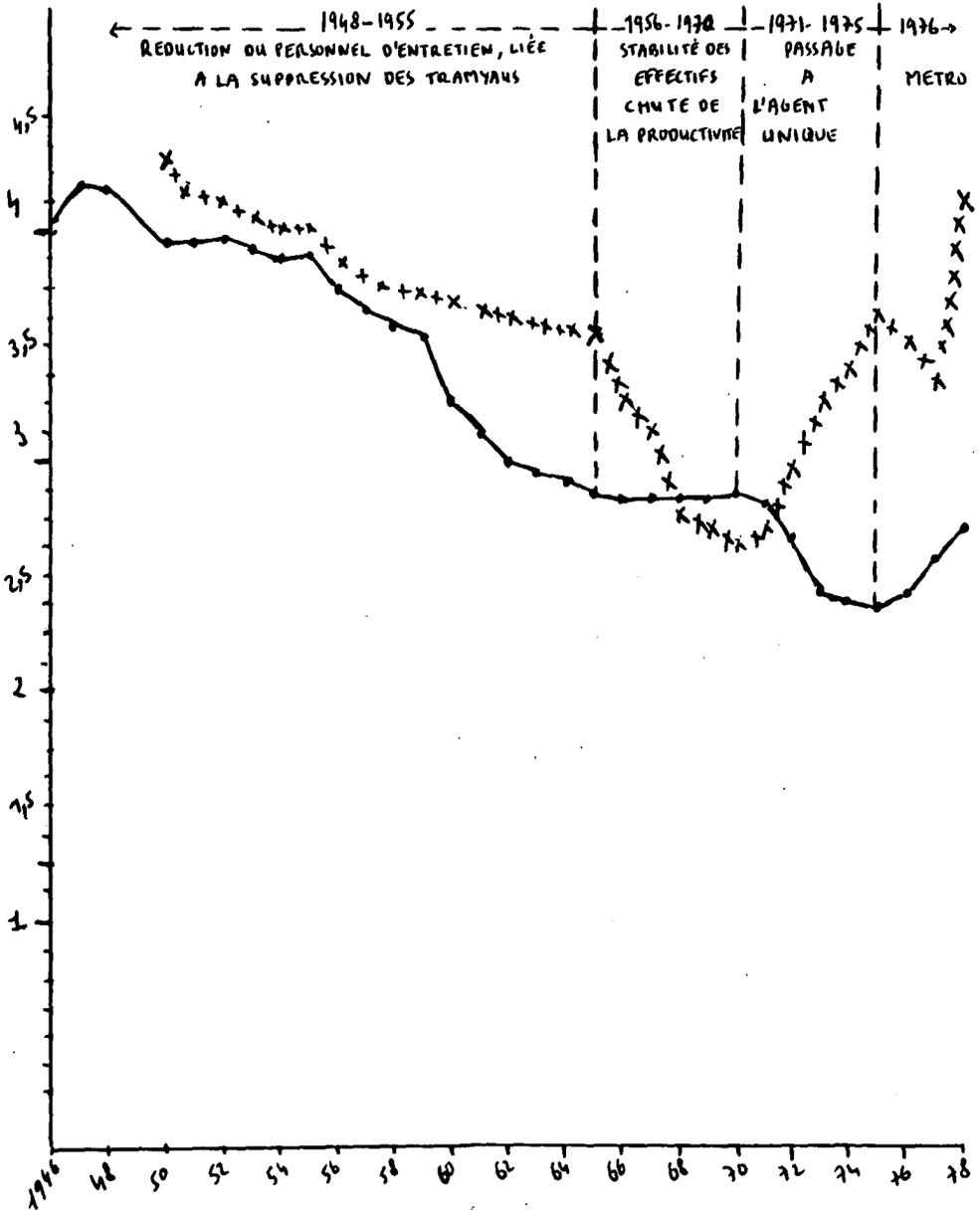
Source : Données statistiques fournies par J. Caupes et R. Martin, op. cit.

EVOLUTION (54-78) DE  
LA SITUATION FINANCIERE  
DU RESEAU (en millions  
de francs courants)



PERSONNEL DU RESEAU (1946-1978) EVOLUTION DES EFFECTIFS ET DE LA PRODUCTIVITE  
 Effectifs (en milliers)

XXXXXXXXX Nombre de voyageurs par agent (en dizaines de milliers)



le transfert des usagers vers les moyens individuels de transport, mais aussi aux modifications des modes de vie qui tendent à multiplier les déplacements non immédiatement contraints pour lesquels l'automobile offre un support plus souple (1). C'est ainsi que l'évolution des courbes mensuelles, journalières et horaires de fréquentation illustre des modifications de l'emploi du temps (allongement de la période des congés annuels et de la saison estivale, généralisation du week-end accompagné de sorties hors de la ville, apparition de la journée continue) défavorables aux transports en commun (graphiques p. 173-174).

### 1.2.2. 1965 - 1971-72. Légère amélioration de l'offre et stagnation de l'usage des transports en commun

Tout en annonçant l'infléchissement qui va suivre, cette période prolonge pour l'essentiel les tendances précédentes : la politique de priorité aux dépenses de voirie et de parking continue à tenir la première place dans les discours et les budgets de la municipalité. La décision de construction d'un métro prise en 1964 et confirmée en 1969 (2) continue d'être présentée en liaison avec une politique urbaine où les infrastructures de voirie rapide et de parkings occupent une place prioritaire.

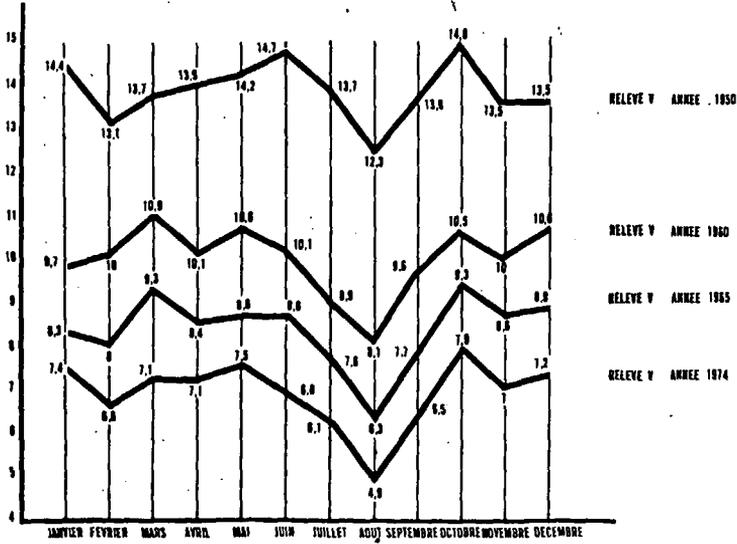
A partir de 1965, donc, la prise en charge du déficit d'exploitation par la ville permet à la régie d'arrêter la dégradation de l'offre en volume, puis de l'accroître légèrement : dès 1964, le premier couloir réservé aux autobus

(1) Sans même évoquer l'ensemble des déterminants sociaux et symboliques, analysés par exemple par D. Duclos (L'automobile impensable, CSU 1977), qui confèrent à l'automobile une place privilégiée dans les modes de consommation.

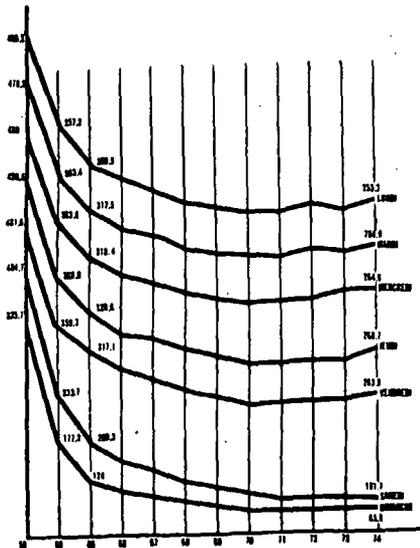
(2) 9 novembre 1964, vote par le conseil municipal du principe d'une étude technique et géologique, 30 juin 1969, approbation unanime de l'avant-projet.

LES COURBES DE FREQUENTATION DU RESEAU, TRADUCTION DES MODIFICATIONS DE L'EMPLOI DU TEMPS DES USAGERS

Evolution du trafic mensuel (en millions)



Evolution du trafic journalier (en milliers)



est apparu ; le nombre et la longueur des lignes s'accroissent (cf. graphiques p.109). Cependant, la vitesse commerciale continue de se ralentir jusqu'en 1970, et surtout la fréquence moyenne des véhicules stagne ou régresse (1), le parc n'étant sensiblement augmenté qu'à partir de 1972. Jusqu'à cette date, c'est surtout d'un rattrapage du retard accumulé par la couverture du réseau face à l'expansion urbaine dont il s'agit (2).

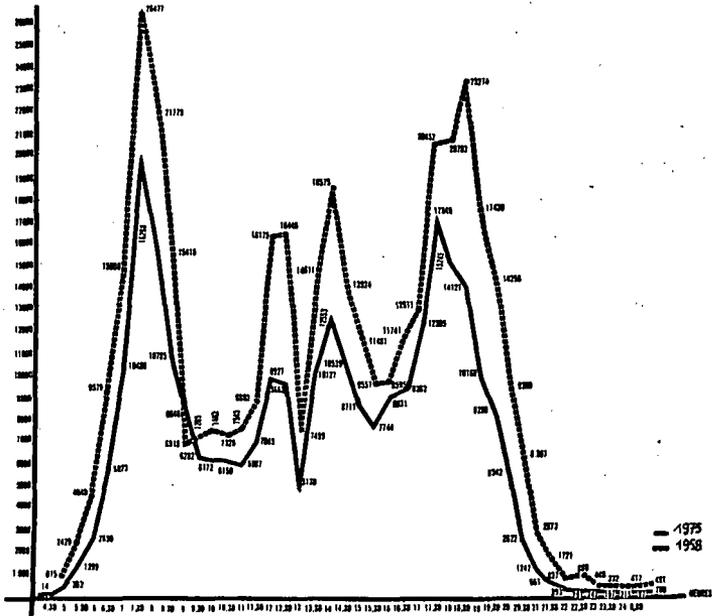
De 1968 à 1973, le trafic ne décroît plus, ce qui est largement insuffisant pour couvrir des charges d'exploitation en hausse rapide du fait des premiers efforts d'amélioration de l'offre et malgré une nouvelle compression des effectifs du fait d'une généralisation de l'agent unique par véhicule : le déficit s'accroît donc déjà sensiblement. Et c'est bien la croissance du déficit qui, en interpellant les collectivités locales et l'Etat, va faire de la question des transports urbains un grand problème politique en début des années soixante-dix : la question du rôle social des transports collectifs va s'imposer aux élus comme aux techniciens de l'urbain et parfois... descendre dans la rue.

(1) "L'extension urbaine vers la périphérie a conduit à allonger considérablement la longueur totale des lignes, qui est passée de 450 km en 1950, à 573 km en 1974 ; mais cet allongement des lignes s'est accompagné d'une diminution de la fréquence moyenne des services : on peut considérer que celle-ci a diminué d'environ 17,5 % (...)" Restructuration du réseau de transports en commun. Note de synthèse de la première phase, OCOTRAM-SOFRETU, 1976, p. 6.

(2) L'évolution de l'offre trouve son expression dans les dépenses d'investissements de la régie (tableau p.173). On remarque un premier effort notable en 1966 (doublement de l'investissement réalisé en 1965), en 1969 (idem, par rapport à 1968 et recours pour la première fois à l'emprunt), puis en 1972, 1973, 1974.

LES COURBES DE FREQUENTATION DU RESEAU, TRADUCTION DES MODIFICATIONS DE L'EMPLOI DU TEMPS DES USAGERS (suite)

Evolution du trafic horaire (en milliers)



Source : Revue d'information de la RATVM.

### II.3. UN REVELATEUR DE CETTE POLITIQUE : LA MUNICIPALITE FACE AUX REVENDICATIONS DES TRAMINOTS EN 1956.

L'analyse de l'attitude de la municipalité face aux revendications du personnel de la régie témoigne des changements réalisés quant aux enjeux dont le réseau de transports en commun est porteur et, plus largement, quant aux bases sociales de la politique municipale.

Aux débuts du siècle, le réseau joue un très grand rôle dans l'urbanisation et dans la vie quotidienne des travailleurs : la municipalité socialiste Flaissières intervient activement dans la recherche de compromis entre les syndicats de traminots et la compagnie, quand elle ne prend pas parti pour les salariés.

L'important conflit de 1956 révèle une attitude opposée de la municipalité, laquelle s'oppose fermement à la satisfaction des revendications en s'appuyant explicitement sur sa politique vis à vis du réseau (recherche de l'équilibre financier). De fait, ce conflit intervient en pleine période de régression du rôle du réseau, la conviction des urbanistes et des dirigeants municipaux étant que la substitution de l'automobile aux transports collectifs réduira ces derniers à un rôle d'appoint.

Cette attitude correspond également au désengagement de la direction municipale vis à vis des couches populaires qui constituaient au début du siècle la base sociale du socialisme marseillais. G. Defferre au contraire, n'hésitera pas à fermer les yeux sur les revendications ouvrières, même quand elles émanent de catégories de travailleurs relevant directement ou indirectement du secteur municipal (1).

(1) Attitude illustrée dans la période récente par les conflits des éboueurs (1977) et même du personnel de la régie (1978-1979).

Ce conflit s'étend de juillet à octobre 1956 : le contexte est moins marqué au plan local (il n'y a pas d'échéances électorales municipales proches) qu'au plan national et international : à la suite des législatives de 1956, c'est le début de l'intervention du contingent en Algérie, et ce sont aussi les événements de Hongrie. La guerre froide n'est pas finie et le parti communiste est toujours aussi isolé. Ce contexte pèse sans doute dans la dureté du conflit.

Alors que les salaires sont bloqués (Guy Mollet veut ainsi financer la guerre d'Algérie), les syndicats des traminois revendiquent tous (CGT, FO, autonomes), une augmentation de 20 % afin d'obtenir la parité de traitement avec leurs collègues des autres villes (1). Ils sont rapidement contraints d'adjoindre à cet objectif la demande de levée des sanctions (mises à pied, licenciements des stagiaires, traduction aux prudhommes) qui ne tardent pas à pleuvoir. L'action est menée essentiellement sous forme de grèves tournantes (dépôt par dépôt) et de débrayages, d'intervention auprès des travailleurs-usagers (notamment aux portes des entreprises) et de mobilisation des femmes (organisées en comité) qui multiplient les interventions auprès d'élus et responsables municipaux.

Les syndicats du personnel de la régie, appuyés par les élus du PCF, soulignent que les tarifs ont progressé plus vite que les salaires, et revendiquent une réforme de financement susceptible de satisfaire usagers et traminois : levée des taxes et impôts qui grèvent le budget de la régie, création d'un nouveau financement par l'Etat et les grandes sociétés. Ils dénoncent une "mauvaise gestion" de la régie et demandent à la municipalité une avance pour payer les revendications.

La direction de la régie et la municipalité s'opposent

(1) La ville de Nice est alors souvent citée comme référence.

fermement à cette augmentation des salaires, invoquant la fragilité de l'équilibre budgétaire du réseau. Elles tentent d'opposer les usagers aux traminois, en évoquant les nouvelles augmentations des tarifs inéluctablement entraînées par la progression des salaires du personnel, et la gêne occasionnée par les arrêts de travail. Elles dénoncent en même temps l'inefficacité d'un tel mouvement quant à l'obtention d'une subvention étatique tout en refusant en fait de lutter pour une telle solution (1).

Traminois et municipalité resteront pratiquement sur les mêmes positions pendant les quatre mois que dure le conflit. Aux sanctions s'ajoutent la réquisition des véhicules, l'appel à des compagnies privées (2) et l'utilisation de camions militaires.

Alors qu'en octobre certaines femmes de conseillers municipaux se déclarent d'accord avec les revendications et que G. Defferre annonce une prochaine refonte de la régie, le mouvement des traminois s'éteint, par la suite, sans succès significatif, dans un contexte politique il est vrai marqué par les interventions franco-britanniques en Egypte et les événements de Hongrie.

Un tel conflit, en tant qu'il intervient à un moment précis dans l'histoire des politiques de transport et de la formation du système hégémonique defferriste est très révé-

(1) "C'est pourtant vers cette solution (faire payer l'Etat) que se penche la municipalité, établissant une comparaison avec l'aide apportée par l'Etat au réseau de la région parisienne. M. G. Defferre mène, dans ce but, à Paris, de délicates consultations (...) Ces négociations gagneraient à pouvoir se poursuivre dans un climat d'apaisement et de modération, car de nombreux députés-maires de grandes villes pourraient être tentés de réclamer les mêmes avantages pour leurs réseaux, et il n'est pas dit qu'il se trouverait aisément une majorité parlementaire pour faire payer à l'ensemble des français ce que les tribulations de la CGT font apparaître comme les difficultés particulières du réseau marseillais", Le Provençal, 8.9.56.

(2) L'année suivante, en 1957, deux lignes du réseau desservant des communes périphériques (Allauch et Plan de Cuques), particulièrement déficitaires, seront cédées définitivement à des compagnies privées intervenues lors du conflit. Elles ne seront réintégrées au réseau qu'en 1977 et suite à des mouvements d'usagers.

lateur de l'ampleur des mutations alors en cours dans la fonction sociale du réseau. Il intervient en pleine période de liquidation des lignes de tramways et de régression du rôle du réseau, sans que l'évasion des usagers-travailleurs soit encore suffisamment avancée pour ôter au blocage du réseau un impact important dans la vie des salariés et de l'agglomération. Il révèle alors de la part de la municipalité un attachement très grand à la notion d'équilibre budgétaire du réseau - notion dont elle ne se détachera que difficilement par la suite -, un refus de s'engager aux côtés du personnel pour obtenir une réforme du financement, le repli dans une attitude très ferme face aux revendications d'un personnel qui dépend d'elle, attitude qui se renouvelera fréquemment par la suite.

SECTION IV

LES INFLECHISSEMENTS RECENTS

DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

ET LA MISE EN SERVICE DU METRO :

UNE TENTATIVE DE REGULATION DE LA CRISE URBAINE



CHAPITRE ILES INFLECHISSEMENTS RECENTS  
DE LA POLITIQUE DE VOIRIE

Dans la logique de la politique des métropoles d'équilibre, la commune de Marseille a été amenée à entreprendre entre 1965 et 1975, un effort d'équipement important sous la forme de grandes opérations structurantes (rénovation du centre, création d'un réseau de voirie rapide notamment), destinées à renforcer les capacités directionnelles de la ville et favoriser l'implantation d'emplois tertiaires supérieurs sur son territoire.

Le système de subvention étatique privilégiant ce type de développement contribuera puissamment à réorienter les dépenses communales sur les investissements d'infrastructures au détriment de dépenses plus immédiatement liées à la reproduction de la force de travail sous forme d'équipements et de services à caractère scolaire, sanitaire, social, sportif ou culturel.

Peu à peu, cependant, une certaine désillusion s'instaura au sein des instances dirigeantes locales, quant au bénéfice de la politique des métropoles d'équilibre. Les retombées tertiaires de l'aménagement de la zone de Fos sont faibles alors que s'intensifie depuis 1972-73 le mouvement de désindustrialisation de la ville dans ses acti-

vités les plus vitales (industries alimentaires et industries portuaires notamment).

D'année en année, le poids de la dette s'est considérablement alourdi au sein du budget municipal, insuffisamment compensée par de nouvelles ressources en provenance de l'Etat central.

Dans ce contexte, d'importants remaniements ont dû être opérés dans la politique urbaine municipale. La politique des grands travaux, thème essentiel des campagnes électorales de 1959, 1965, 1971, semble devoir être infléchie avant même d'être achevée. Certaines opérations initialement prévues dans les grands projets urbains de la municipalité sont reportées sine die ou abandonnées.

A partir de 1977, et surtout 1978, s'amorce un reflux rapide des dépenses d'équipement municipales qui ne tiennent pas seulement à l'achèvement des travaux entrepris en vue de la construction de la première ligne de métro. Le budget primitif de la ville pour l'année 1979 est présenté par le maire de Marseille en séance du conseil municipal "comme le plus difficile, le plus rigoureux et malheureusement le plus austère que nous ayons connu depuis vingt-cinq ans" (1) et confirme la substitution amorcée lors des élections municipales de 1977 d'"une grande politique de petits travaux" à la politique des grands travaux suivie dans les années antérieures. Dans ce contexte, les grands projets de voirie connaîtront un réajustement sensible.

Les études préliminaires à l'élaboration du S.D.A.U. entre 1972 et 1974 avaient été l'occasion d'un infléchissement en baisse des objectifs municipaux en matière de voirie par rapport au programme de 1971. Sous la pression d'une sensibilité écologiste naissante, le projet d'auto-route Sud entre Marseille et Toulon, par le massif des Calanques fut assez vite abandonné, de même que le projet

(1) Le Provençal, 2.3.1979.

de liaison entre l'autoroute Nord et l'autoroute Sud fortement compromis du reste dès sa naissance en raison de ses difficultés de réalisation dans un tissu urbain de caractère central et fortement densifié.

Lors de la consultation entreprise par la commission sociale d'aménagement et d'urbanisme en vue de la mise en place du SDAU, la SOMICA, principal maître d'ouvrage de la politique urbaine municipale militait en faveur de la conversion en voirie primaire d'une part importante de la voirie rapide projetée en 1971 (1).

Ce voeu trouvera un écho relativement rapide auprès de la direction municipale, lorsque G. Defferre demandera à son conseil municipal d'approuver la transformation du projet d'autoroute B55, plus couramment appelée "3ème rocade".

Il s'agissait de relier, par la périphérie Nord-Est, les quatre grandes voies radiales desservant le centre : l'autoroute du littoral, l'autoroute Nord, l'autoroute Nord-Est et l'autoroute Est.

Mais Marseille "ne sera pas emprisonnée dans un filet d'autoroute (...) le maire de Marseille ne veut pas que sa ville ressemble à un paquet de nouilles" (2). Le Conseil municipal allait donc demander à l'Etat de supprimer la portion de l'autoroute située entre Château-Gombert et la Valentine à travers les quartiers encore ruraux et résidentiels du XII<sup>e</sup> arrondissement. Néanmoins, était maintenue la liaison entre l'autoroute du littoral et l'autoroute Nord-Est desservant les quartiers plus populaires du X<sup>e</sup> et du XI<sup>e</sup> arrondissement.

Cette décision constitue, selon Le Provençal, "un acte politique. Il s'agit de refuser un visage de Marseille, celui d'une ville défigurée par les exigences de l'automobile".

(1) Commission locale d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération marseillaise : réponses au questionnaire sur l'avant-projet du SDAU, AGAM, mai 1974.

(2) Le Provençal, 18.10.76.

bile. En donnant raison aux défenseurs de l'environnement, on choisit d'étudier un nouveau type de développement infiniment plus séduisant" (1).

Les élections municipales de 1977 confirmeront ces orientations. La municipalité affirme alors son intention de donner "une réelle priorité aux transports en commun" et d'adopter une politique de voirie plus sélective "en ne construisant que les seules voies rapides indispensables" (2).

Du projet initial de 1971, seul l'achèvement de l'autoroute Nord-littoral devant relier Marseille à Fos s'inscrit encore dans un échéancier relativement précis, cet achèvement devant intervenir au cours des VIIe et VIIIe Plans.

Même le projet de deuxième rocade, inscrit au Plan d'urbanisme de la ville dans toutes ses élaborations successives et jugé prioritaire dans le schéma de transport de 1971 apparaît en suspens. Cette voie rapide dont on prévoyait alors l'achèvement en 1980 est seulement amorcée dans sa partie Nord entre les ports et la ZUP n° 1. En mai 1979, ont débuté les travaux de prolongement de cette voie sur un tronçon entre le centre commercial du Merlan et l'extrémité Est de la ZUP n° 1. C'est une immense tranchée qui a été ouverte au coeur de cet ensemble résidentiel comportant 9000 logements et pouvant accueillir 40 000 personnes.

L'achèvement de ce tronçon devrait intervenir à la fin 1980 et pourrait être complété par la réalisation d'un nouveau segment entre la ZUP n° 1 et le quartier de la Rose à la hauteur de la station de métro Frais-Vallon. On aurait ainsi une liaison directe entre l'autoroute Nord-littoral en direction de Fos et les quartiers populaires de la banlieue Nord et Nord-Est de Marseille.

(1) Le Provençal, 18.10.76.

(2) Id.

Au-delà du quartier de la Rose et de la jonction entre la deuxième rocade et l'autoroute Nord-Est, les engagements de la municipalité sont beaucoup moins nets. Si l'on considère généralement l'achèvement de la deuxième rocade comme la grande opération de circulation à entreprendre à Marseille au cours des prochaines années, force est de constater les incertitudes qui pèsent sur ce projet.

Pour sa partie Est, entre la Rose et St Loup et plus encore pour sa partie Sud entre St Loup et la Pointe Rouge, le processus d'acquisition des terrains est à peine amorcé. La déclaration d'intérêt public pour l'engagement de ces acquisitions n'a du reste pas encore été prononcée par l'autorité préfectorale.

On peut se demander dès lors si la deuxième rocade ne subira pas le sort qu'a connu la troisième rocade : suppression du tronçon Sud à des fins écologiques, transformation en voirie primaire du tronçon Est à des fins économiques, seule la partie Nord en passe d'être achevée conservant les caractéristiques du projet initial.

En contradiction avec les discours anti-ségrégatifs qui légitimèrent la politique de voirie rapide à ses débuts, on aurait ainsi une adaptation de cette politique à la spécialisation sociale et fonctionnelle de l'espace marseillais. D'ores et déjà, le tiers Nord et Nord-Est de l'agglomération concentre la quasi-totalité du réseau de voirie rapide réalisée sur le territoire communal marseillais au cours des quinze dernières années.

Si cette tendance se poursuit, cette zone sera pourvue d'un réseau complet de voirie rapide par l'interconnexion de trois radiales (l'autoroute du Littoral, l'autoroute Nord, l'autoroute Nord-Est) et de 3 rocades (la partie Nord de la voie du Jarret, la seconde rocade entre le Cap Pinède et Frais Vallon, la 3ème rocade entre le Ruisseau Mirabeau et Château Gombert) selon une trame sensiblement orthogonale.

Ce déploiement tranche avec la modicité et l'inadaptation de la politique des transports en commun dans cette zone et se situe en contraste frappant avec la logique qui se dessine dans les autres secteurs de la ville en relation avec la mise en service du métro.

### CHAPITRE III

#### LE REDRESSEMENT DU RESEAU DE SURFACE

La période précédente (1965-1972) voit les débuts d'une amélioration de l'offre de service du réseau sans qu'intervienne un redressement dans la fréquentation (absolue et relative) du réseau. Ce redressement s'opère en 1972, marque une pause en 1973, puis reprend en 1974 (de manière absolue seulement) et en 1975 et 1976, de manière relative cette fois (90,3 voyages par habitant en 1974, 93,2 en 1975, 95,2 en 1976). 1977 marque une nouvelle pause (malgré l'ouverture du métro le 26 novembre) et 1978 un "tournant", avec la première ligne de métro qui a permis la progression de près d'un tiers de l'ensemble du réseau au plan de l'offre et de la fréquentation. Il convient donc de distinguer trois phases au sein de l'histoire récente de la politique des transports urbains à Marseille : Les années 1972 et 1973 sont celles d'un redressement timide mais notable, car intervenant après une période de stagnation (depuis 1978). Les années 1974-1975 et 1976 sont marquées à la fois par la réforme du financement des réseaux (taxe aux employeurs) qui sanctionne les processus sociaux et politiques complexes - surtout visibles en région parisienne - qui affectent l'intervention étatique

dans ce domaine, par le redressement dans l'usage du réseau, et par "l'option métro" de la municipalité qui abandonne ou diffère dans le même temps nombre des travaux d'infrastructures de voirie programmés dans la phase antérieure. Enfin, après le léger recul de fréquentation observé en 1977 (qui illustre la fragilité de la tendance à la reprise des années précédentes), c'est l'ouverture de la première ligne de métro qui assume la quasi-totalité du "bond qualitatif" de 1978 dans l'usage du réseau.

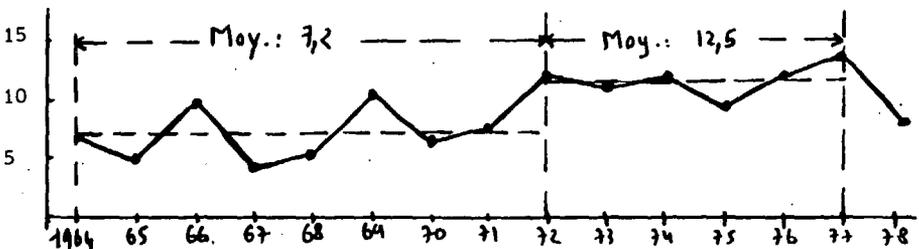
Comprendre la portée et la signification de cet infléchissement réel de la politique des transports urbains à Marseille par rapport à celle menée au cours des vingt-cinq années précédentes nécessite de prendre en compte les mutations qualitatives du rôle du réseau intervenues tout au long de la période précédente : modifications dans la composition sociale des usagers, changements dans les types de déplacements assurés. Ainsi est-il possible de mesurer dans quelle proportion "l'infléchissement" traduit le prolongement et dans quelle mesure il exprime l'évolution des tendances précédentes. C'est pourquoi nous accompagnons l'examen des transformations récentes du réseau de considérations relatives aux pratiques de déplacement qu'il assure, en 1975-1976 (avant l'ouverture du métro) et en 1978 (après l'ouverture du métro).

Jusqu'en 1971-1972, la question du métro occupe le devant de la scène politique locale - en particulier lors des élections municipales de 1971 - sans que soient revues les options de planification urbaine qui s'articulent autour de l'objectif central : faire de Marseille la métropole du Sud-Est de la France. Au contraire, le métro est encore présenté comme un des atouts d'une métropole d'équilibre, non contradictoire avec la programmation d'un nombre imposant de grands travaux de voirie rapide et de parkings. Par la suite, tandis que la construction du métro est différée quelques temps, une certaine revalorisation du réseau de surface intervient en 1973 et 1974, les orientations

d'ensemble de l'urbanisation future sont quelque peu infléchies impliquant notamment une réduction sensible des infrastructures de voirie et de parkings. La mise en service, fin 1977, de la première ligne du métro intervient alors dans un contexte sensiblement modifié vis à vis de la période antérieure au triple plan de la politique urbaine et de son discours, et de la situation du réseau de surface. Comment s'est produit un tel redressement ?

A partir de 1972, on observe une progression sensible de l'effort financier de la ville en faveur des investissements de la régie : pendant trois années consécutives et pour la première fois, les investissements représentent plus de 10 % des charges globales d'exploitation (1). Si c'est sur les fonds propres de la municipalité qu'est versée en 1972 et 1973 la subvention d'équilibre, en 1974, c'est l'entrée en vigueur de la taxe sur les salaires qui permet de prolonger l'effort d'investissement. Cette dernière est fixée au maximum autorisé par la loi (1,5 %) - ce qui ne va pas sans provoquer des protestations de la part d'organisations de P.M.E. -. Cette réforme du financement des transports urbains apparaît donc comme un relais efficace de l'effort de la collectivité locale, et atténué quelques temps l'acuité du problème de la prise en charge d'un déficit en croissance accélérée, les mesures visant à

(1) Evolution de la part des investissements dans l'ensemble des charges d'exploitation du budget de la régie, en pourcentage (source, Revue de la R.A.T.V.M.)



améliorer la productivité "interne" de la régie (1), semblant avoir atteint un palier.

La progression des investissements permet surtout la modernisation et la croissance du parc de véhicules, et, dans une moindre mesure, de la longueur des lignes et des couloirs réservés (4,1 km en 1970, 19,6 en 1972, et 24 km en 1974) (2). Cela se traduit par une amélioration certaine de la qualité de service exprimée tant en véhicules/kilomètres par habitant qu'en termes de vitesse commerciale, le redressement de ce dernier ratio étant sans doute le plus significatif.

Il faut pourtant attendre 1974 pour que la progression de l'offre du réseau se traduise par une augmentation telle de la fréquentation absolue, que cette dernière exprime pour la première fois depuis un quart de siècle un redressement significatif du taux d'usage par les Marseillais. Cette tendance se confirme en 1975 et 1976 (3).

C'est dans un tel contexte, plus favorable aux transports en commun, que la municipalité commande une importante étude afin de "constituer un réseau efficace intégrant métro, autobus, tramways et trains de banlieue, notamment par l'organisation de rabattements commodes sur les lignes de transports en site propre (métro, SNCF) (...) et d'améliorer la qualité de service offert par l'ensemble du réseau actuel" (4).

Cette étude permet de connaître de manière précise la situation du réseau en 1975, de mieux mesurer la portée du redressement observé, ainsi que celle des mesures proposées dans la perspective d'une poursuite de la revalorisation des transports en commun à Marseille.

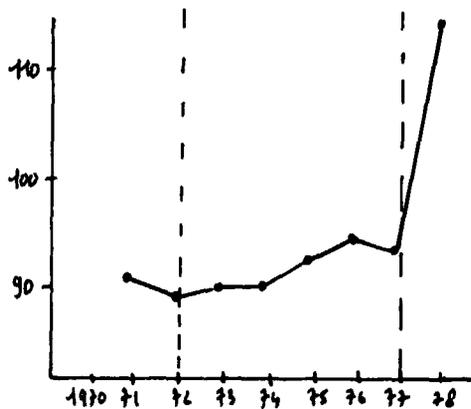
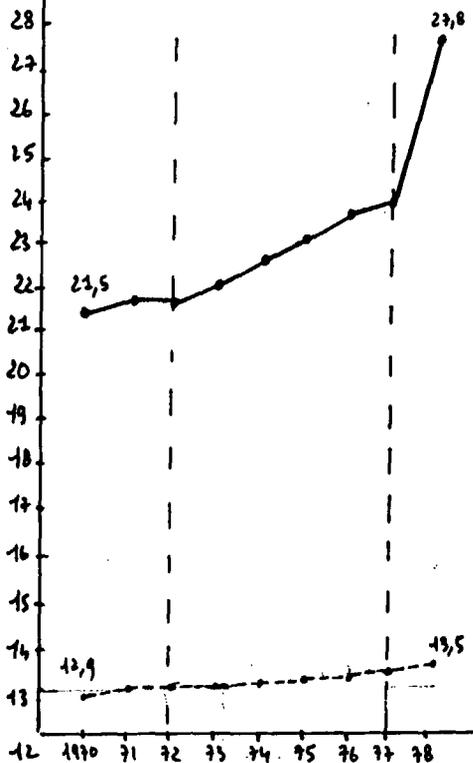
(1) Notamment par la réduction des effectifs permise par la systématisation de l'agent unique : 2 882 salariés en 1970, 2 335 en 1975.

(2) Cf. Evolution de l'offre de service du réseau de la régie, p. 195.

(3) Cf. Evolution de la fréquentation du réseau de la régie, p. 195.

(4) Restructuration du réseau de transports en commun, OCOTRAM-SOFRETU. Cette étude a donné lieu à divers rapports et notes de synthèse s'échelonnant de 1976 à 1978. L'étude est réalisée par la SOFRETU, les notes de synthèse sont publiées avec l'OCOTRAM.

A PARTIR DE 1973 : UN REDRESSEMENT DE LA SITUATION DU RESEAU, AMPLIFIE  
PAR LA MISE EN SERVICE DE LA PREMIERE LIGNE DU METRO





CHAPITRE IVLE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN EN 1975

L'analyse du fonctionnement du réseau marseillais et sa comparaison avec d'autres réseaux français ou étrangers montrent que, malgré le redressement récent, celui-ci continue de se caractériser par une qualité de service médiocre et par un rôle modeste dans les déplacements des Marseillais.

Les transports collectifs marseillais se réduisent pratiquement au seul réseau de surface de la RATVM : la SNCF achemine un trafic représentant moins de 4 % des déplacements assurés par la régie. Seules trois lignes de banlieue sont exploitées (vers L'Estaque, Aix, Aubagne), avec une qualité de service (notamment de fréquence), très faible. Elles drainent essentiellement des captifs des transports collectifs (proportionnellement plus nombreux encore que sur le réseau de la régie : 80 % contre 71 % des passagers), et pour une part importante (30 %) des scolaires et des cheminots. Un certain nombre de lignes et de gares sont fermées au trafic de personnes. La SNCF se retranche derrière son statut, et sa vocation première, - l'organisation du trafic grandes lignes et du trafic inter

urbain - et refuse de financer les investissements et les coûts de fonctionnement nécessaires à l'amélioration du trafic dans l'agglomération (1).

Le service offert par le réseau de la régie est jugé "insuffisant" (2) par les auteurs de l'étude, du point de vue des principaux critères qui définissent la qualité de service d'un réseau de transports urbains : couverture de l'agglomération, longueur de voies réservées, fréquence et régularité des passages, vitesse commerciale et confort. A cette qualité d'ensemble médiocre s'ajoute une tarification coûteuse, ce qui explique la faible compétitivité du réseau vis à vis des autres modes et le fait que les usagers se réduisent pour l'essentiel aux "captifs" des transports en commun.

La couverture de l'agglomération tout d'abord est jugée insuffisante car "sur les 116 quartiers ou communes de l'agglomération, 45 environ, représentant 32 % de la population sont insuffisamment desservis" (2).

Les fréquences ensuite sont trop faibles : "Les fréquences moyennes par ligne d'autobus sont nettement insuffisantes. Sur l'ensemble du réseau, l'intervalle moyen entre deux autobus d'une même ligne est de 12 minutes en pointe du matin, de 14,3 minutes en pointe du soir, et de 22 minutes en heure creuse (...). En dehors des zones centrales bien desservies, et d'axes privilégiés, le nombre de passages journaliers d'autobus par quartier ou par ligne devrait être accru dans tous les secteurs géographiques, y compris parfois à faible distance du centre. De plus, les prolongements des lignes en périphérie, pour être efficaces, devraient être accompagnés d'un renforce-

(1) Il convient de reconnaître que l'actuelle saturation de la gare St Charles implique des travaux considérables pour toute amélioration importante de la desserte urbaine de la SNCF.

(2) SOFRETU, op. cit., Phase 1, tome 2, p. 9 et suiv.

ment des fréquences" (1).

Les "facilités de circulation" (couloirs réservés) demeurent modestes, elles ne représentent que 16 % du linéaire total des lignes et environ le quart du kilométrage journalier moyen effectué.

L'irrégularité des passages est grande par rapport aux horaires annoncés. "On a pu observer que les usagers (...), dans près d'un cas sur deux (en période de pointe), devront attendre leur autobus plus longtemps que la durée moyenne de leur intervalle théorique de passages" (2). Combinée avec la faible fréquence moyenne détermine un allongement des temps d'attente et de transport particulièrement néfastes aux déplacements "contraints" : "une telle irrégularité est décourageante pour l'utilisateur. Celui-ci, pour ses parcours obligés (domicile-travail par exemple) doit pouvoir connaître son heure d'arrivée. Il est donc contraint d'intégrer à son temps de déplacement une marge de sécurité intégrant les aléas de l'exploitation. Lorsque cette marge devient trop importante, l'utilisateur est tenté de se détourner des transports en commun" (3).

La vitesse commerciale moyenne demeure particulièrement faible et, en heure de pointe du soir, la vitesse de circulation est inférieure à 10 km/h sur la quasi-totalité des itinéraires les plus chargés (fréquence supérieure à 50 passages à l'heure) et sur près de la moitié des itinéraires où la fréquence des autobus est supérieure à 30 passages à l'heure" (4). On comprend alors que les déplacements piétons soient nombreux (57 % en 1966, 52 % en 1976).

L'inconfort du réseau concerne autant les arrêts

(1) Op. cit., SOFRETU, phase I, t. 2, p. 29.

(2) Op. cit., OCOTRAM-SOFRETU, p. 10.

(3) Op. cit., SOFRETU, phase I, t. 2, p. 49.

(4) Op. cit., SOFRETU, phase I, t. 2, p. 53.

(35 %) seulement équipés d'abribus) que les véhicules (les places assises représentent moins du tiers des places offertes, contre 55 à 60 % à Paris).

La tarification se caractérise (toujours en 1975) par sa complexité (absence de tarif de correspondance, de tarif d'abonnement mensuel ou annuel, limitation d'horaire à 8h30 pour l'abonnement hebdomadaire de travail) et par le coût élevé pour l'utilisateur : "Le réseau marseillais se situe parmi les réseaux français les plus chers pour les usagers, ce qui contribue vraisemblablement sinon à détourner, tout au moins à freiner le retour de la clientèle potentielle des transports en commun" (1).

Globalement médiocre, le service offert par le réseau est, de plus, inégalement réparti géographiquement vis à vis de la "demande", c'est à dire du trafic actuel lui-même. Les quartiers Nord et Nord-Est de l'agglomération souffrent ainsi d'un sous-équipement plus manifeste que le centre et le Sud : "L'analyse de la répartition du parc par secteur (lignes du centre, de la banlieue Nord, Nord-Est et Sud) fait apparaître, pour la pointe du matin quelques anomalies. Les secteurs Nord et surtout Nord-Est, à volume total du parc sont sous-équipés" (2). Le sous-équipement est surtout très marqué pour certains quartiers Nord : "Les quartiers dont le marché potentiel est important, sont le plus souvent mal desservis (...) pour Le Canet, les Aygaldes, St Antoine, Notre Dame Limite, l'Estaque et surtout Verduron" (3).

La médiocrité et le coût du service offert par le réseau ont pour corollaire la réduction de sa clientèle aux captifs des transports collectifs : ces derniers représentent 71 % des usagers. Les utilisateurs sont, par ailleurs, en majorité des inactifs (scolaires ou retraités).

(1) Restructuration..., SOFRETU, phase I, t. 2, p. 58.

(2) Id., p. 87.

(3) Id., p. 91.

tés), les actifs en plus forte proportion employés que dans l'ensemble de la population - les ouvriers sont en proportion semblable et les cadres moins nombreux (1). Les déplacements réalisés par le réseau représentent environ 19 % de l'ensemble des déplacements motorisés.

S'il joue un rôle non négligeable pour la mobilisation de la force de travail des employés, sa part est marginale dans la mobilisation de la force de travail ouvrière.

Ce diagnostic sévère prend tout son sens lorsqu'on compare le réseau marseillais à celui d'autres villes de taille comparable, à l'étranger et même en France. Comparé à une douzaine de réseaux de villes situées en Allemagne Fédérale, en Belgique, aux Pays Bas et en Suisse, le réseau marseillais apparaît comme celui offrant la plus faible fréquence de passages de véhicules (nombre de voitures x kilomètres par kilomètres de ligne) et l'usage le moins intense par les habitants (nombre de voyages par habitant et par an) (2).

La comparaison avec les autres villes françaises est plus délicate : seul Lyon a une dimension comparable, or la taille d'une agglomération joue un grand rôle sur les caractéristiques de ses transports collectifs. La qualité de service et l'efficacité du réseau lyonnais apparaissent

(1)	Voyages sur le réseau (1975)	Ensemble population
Patrons	3,0	6,7
Cadres moyens	5,0	5,9
Employés	15,8	8,9
Ouvriers	13,5	13,7
Autres actifs	8,4	4,3
Scolaires	23,4	28,5
Sans profession		
Retraités	30,9	11,9

Selon l'enquête du CETE réalisée en 1976, les déplacements domicile-travail des Marseillais ne seraient effectués qu'à 15,8 % en transports collectifs, contre 44,8 % en auto, 9,8 % en 2 roues et 29,7 % à pied.

(2) SOFRETU, op. cit., phase I, tome 2, op. cit., pp. 18-21.

supérieurs d'environ la moitié (1). Et, situé vis à vis des cinq autres réseaux français des villes de plus de 400 000 habitants, "il s'avère que le réseau de Marseille, placé dans un milieu urbain défavorable, est, en 1973, l'un des réseaux les moins fréquentés et les moins rentables des grandes agglomérations françaises, déjà mal placées par rapport à leurs homologues européennes" (2). En revanche, on note en 1974 et 1975 une progression plus sensible à Marseille qu'ailleurs de la participation financière de la ville (particulièrement faible jusqu'alors) et de la fréquentation.

Comment rendre compte des inégalités d'un réseau à l'autre, et en particulier de la médiocrité propre du réseau marseillais ? Les auteurs du plan de restructuration répondent ainsi : "Si on garde présent à l'esprit quelques données fondamentales propres à la ville de Marseille - son site accidenté en bord de mer entraînant allongement des déplacements et accessibilité difficile au centre, sa croissance urbaine relativement désordonnée et la grande concentration de ses activités dans l'hypercentre et surtout l'insuffisance manifeste de son réseau de voirie - on ne peut que se féliciter du fonctionnement à peu près convenable d'un réseau de transport placé dans un environnement aussi défavorable" (3).

Une telle réponse nous semble limitative et amène à réduire la portée de l'ensemble des propositions qui sont faites pour remédier à une situation ainsi caractérisée. Les conclusions auxquelles aboutissent d'autres études comparatives sur les réseaux de transports collec-

(1) Nombre de voitures-kilomètres annuels par kilomètre de ligne : 57 500 contre 37 500.

Nombre de voyages par habitant et par an : 121 contre 83.

(2) Restructuration..., SOFRETU, phase I, t. 2, p. 22.

(3) Id., p. 92.

tifs nous semblent davantage rejoindre l'analyse que nous venons d'avancer sur l'urbanisation et l'histoire du réseau marseillais : "C'est essentiellement l'indépendance entre les caractéristiques des agglomérations d'une part, les caractéristiques de l'offre et de l'usage de leurs transports collectifs d'autre part, qui ressort. Ainsi, par exemple, motorisation et niveau moyen de revenus n'apportent que des éléments de second ordre à l'explication de l'usage des réseaux. Certes, le niveau de qualité est lié à la taille des agglomérations - notamment en dessous des 250 000 habitants environ. Mais ce facteur ne suffit pas à expliquer les écarts constatés entre villes comparables. La qualité du réseau résulte d'autres éléments, particulièrement de l'histoire récente du développement conjoint des villes et de leurs transports collectifs et des efforts de la collectivité et de l'exploitant pour les maintenir face au développement rapide de l'automobile"(1).

Les auteurs du plan de restructuration n'en proposent pas moins une série de mesures propres à poursuivre l'infléchissement de la politique de la municipalité et de la régie amorcée en 1973 et 1974. Après avoir observé tant dans l'opinion publique, dans les discours des élus locaux, dans la presse régionale et dans les revendications des CIQ un climat favorable à la réhabilitation des transports en commun, ils proposent cinq types de mesures :

- remodelage du réseau : organisation de rabattements sur les stations de métro et les gares de banlieue, amélioration de la couverture de l'agglomération ;
- intégration tarifaire des divers moyens de transports publics ;
- amélioration de la vitesse et de la régularité des passages des autobus par amélioration de la protection des itinéraires ;

(1) Etude des réseaux de transports en commun des grandes agglomérations françaises, Atelier Parisien d'Urbanisme, non daté.

- amélioration des conditions de correspondance ;
- éventuellement, renforcement du parc.

Ces mesures supposent des modifications importantes du plan de circulation, avec un nouveau partage de la voirie au détriment de l'automobile, et notamment l'aménagement de sites propres partiels au sol.

Les coûts d'investissement seraient de l'ordre de 210 à 250 millions de francs-1976 pour la période 1977/1981, soit environ quatre fois moindres que l'investissement représenté par le métro. Le déficit d'exploitation resterait de l'ordre de 100 millions de francs, c'est à dire le même que celui entraîné par une exploitation "au fil de l'eau", compte tenu de la croissance prévue du trafic, ce dernier devant passer de 18 % des déplacements motorisés à 30-35 % à l'horizon 85 (mise en service de la seconde ligne de métro).

Le devenir de ces projets sera étudié plus bas, suite à l'étude de la signification de la première ligne du métro et de son impact réel début 80.

## CHAPITRE V

### LA MISE EN PLACE ET L'IMPACT DU METRO

De même que le réseau de surface a vu son rôle social évoluer en liaison avec les transformations de l'agglomération marseillaise, les projets de métro qui se sont succédés tout au long du XXe siècle (1) ne sauraient être réduits à une signification univoque : au-delà de tracés relativement proches et des discours justificatifs mettant tous l'accent sur la nécessité de décongestionner le centre-ville, la réitération de solutions présentant des analogies d'ordre technique ne doit pas masquer le déplacement des enjeux sociaux dont la question du métro est porteuse.

Les projets du début des années vingt prétendaient améliorer l'accessibilité à un centre urbain encore riche d'activités industrielles en complétant un réseau de tramways disposant du quasi-monopole dans la mobilisation quotidienne d'une force de travail à forte composante ouvrière.

(1) Les projets les plus sérieusement envisagés, ceux de 1919 à 1921 sont présentés dans la section I, au chapitre II.

Le projet mis en avant à la fin des années soixante s'inscrit étroitement dans la politique urbaine visant à faire de Marseille la métropole du Sud-Est et, à ce titre, à accentuer le caractère tertiaire de l'agglomération. Il est présenté comme la solution aux problèmes de déplacements posés dans une ville millionnaire, le développement de l'automobile ayant réduit la clientèle des transports collectifs aux seuls captifs, en majorité non actifs.

Au-delà des apparences formelles qui les rapprochent au sein d'un même type d'infrastructure de transports collectifs en site propre, les projets de métro des années soixante se distinguent fondamentalement de ceux des années vingt quant à leur signification fonctionnelle et sociale. Avant d'étudier celle des projets contemporains, il convient de retracer brièvement leur historique.

### V.1. De 1964 à 1977, treize années pour l'ouverture de la première ligne

Si c'est dès 1964 qu'un projet de métro est remis à l'ordre du jour à Marseille comme à Lyon (1), ce n'est qu'en 1973 que l'adoption définitive d'un projet permettra d'engager les travaux de construction, qui seront d'ailleurs, dès lors, réalisés dans les délais prévus (2).

(1) Il ne s'agit donc aucunement d'une initiative locale, mais bien d'une des implications de la politique d'aménagement du territoire et des métropoles d'équilibre, même si c'est le conseil municipal qui vote (le 15 juin) la résolution favorable à la mise en place d'un "réseau de transport en commun en site propre" et qui confie (le 9 novembre) une étude dans ce but à la SOMICA, et même si, par la suite, c'est la municipalité qui impulse l'opération et qui en assume l'essentiel de la charge financière.

(2) Mais au prix de conditions de travail dont les constructeurs du métro feront les frais, avec notamment plusieurs accidents mortels...

Il faut donc attendre la période où, partout en France et d'abord en région parisienne, s'amorce l'infléchissement de la politique des transports urbains, pour que l'opération quitte la sphère des discours et de la scène politique locale pour connaître un début de réalisation concrète. Or, nous avons vu que tout au long des années écoulées, c'est la priorité à l'automobile qui avait marqué le développement urbain et l'évolution des pratiques de déplacement. Il importe donc de saisir en quoi les modifications éventuelles du projet sont susceptibles de réduire les incidences de ce décalage temporel entre la formulation du projet et sa réalisation.

Ce décalage, s'il n'est pas propre au métro ni même aux infrastructures de transports (et même à l'ensemble des équipements urbains en général), joue un rôle considérable dans le "glissement de sens" que subit l'opération en une dizaine d'année, d'autant plus que la réalisation des travaux intervient en période d'austérité des finances publiques et implique dès lors une priorité telle dans les finances locales que la plupart des autres postes budgétaires sont sacrifiés.

Il est dû à une série de blocages administratifs et financiers qui mettent en cause l'attitude de l'appareil d'Etat central, et qui viennent s'ajouter à la lenteur de la phase initiale de l'opération, celle où sous l'impulsion de la municipalité, la SOMICA précise de manière suffisante le projet. En effet, il faut attendre 1967 (5 juin) pour que le conseil municipal adopte les premières propositions de la SOMICA ("Etude générale préliminaire") et 1969 (30 juin) pour qu'il entérine les propositions finales ("avant-projet"). Ce premier délai de cinq années s'explique assez bien par les orientations dominantes de la politique des transports urbains telle que nous l'avons examinée précédemment et telles qu'elles se traduisent dans "l'étude préliminaire" comme dans l'avant-projet : elles ne remettent nullement en cause la voirie

rapide et l'automobile comme systèmes de transports dominants. A cette époque, il n'y a pas réellement urgence parce que la crise des transports urbains n'a pas encore réellement émergé. Mais, s'il faut ensuite attendre 1973 pour le début des travaux de construction, c'est pour une large part à l'attitude gouvernementale qu'on le doit. Le gouvernement remet en cause l'avant-projet jugé trop coûteux, met en place un groupe de travail mixte avec la ville et impose, en 1971, la procédure du concours pour la réalisation du projet. La question occupe alors - surtout à l'occasion des élections municipales de 1971 - le devant de la scène politique locale et nourrit les polémiques partisanes (1). Pourtant, le groupement d'entreprises qui emporte le concours reprend l'essentiel de "l'avant-projet" de 1969, ce dernier étant simplement écourté. Au-delà des opérations politiciennes dont ce nouveau retard fournit le support, c'est essentiellement la question du financement (2) et, au-delà, de la poursuite, jusqu'en 1973, des orientations antérieures de la politique des transports urbains qui explique le délai supplémentaire.

(1) C'est ainsi que la liste UDR, conduite par J. COMITI, présente son propre projet.

(2) L'Etat ne subventionne que 40 % des seuls travaux de génie civil, soit environ 25 % du coût total de l'opération, contre 60 % pour les autoroutes urbaines par exemple.

L'allure générale du tracé et la fonction fondamentale du métro marseillais demeurent pourtant inchangés tout au long de cette période et au-delà : il s'agit de deux lignes qui, se croisant en deux points, forment une boucle sur une portion centrale, assurant ainsi la couverture de l'hyper-centre, et qui se prolongent de manière inégale dans quatre directions radiales. Les deux directions privilégiées sont celles du Nord-Est et du Sud, celles du Nord et de l'Est étant nettement plus modestes. Il s'agit donc d'assurer la liaison entre le centre et deux des quatre zones périphériques en plein développement, celle du Nord-Est (à caractère exclusivement résidentiel), et celle du Sud (à caractère mixte résidentiel, mais aussi d'activités tertiaires), à l'exclusion des deux autres zones, Nord et Est (à caractère mixte résidences populaires-emploi industriel). Telle est la constante de l'orientation fondamentale du réseau de métro.

Mais, pour analyser de manière plus précise la signification fonctionnelle et sociale du métro, il est nécessaire d'étudier les modifications successives du projet et du discours de légitimation qui l'accompagne, en s'efforçant de saisir l'articulation entre les dimensions objectives (le tracé, son mode d'élaboration, son impact urbain prévisible) et les dimensions idéologico-politiques.

V.2. La définition-légitimation du projet et de ses modifications successives

Le projet de 1969 est présenté selon deux séries de justifications : Premièrement comme réponse aux "problèmes posés par les besoins en déplacement des habitants d'une grande ville comme Marseille". Deuxièmement, comme condition de réalisation de l'objectif central que s'assigne la municipalité en accord avec les orientations de la politique d'aménagement de l'époque : faire de Marseille la métropole du Sud-Est de la France (1).

Si la première série de justifications apparaît essentiellement comme légitimation idéologique du projet, s'appuyant sur les difficultés objectives des déplacements et sur l'image d'un réseau complet, évoquée par le métro parisien, la seconde relève directement du discours de la planification urbaine : c'est à dire d'une traduction idéologique d'objectifs concrets de l'intervention étatique, en l'occurrence d'une tentative de solution à la crise économique et urbaine marseillaise. Et c'est en liaison avec la politique de mise en oeuvre dans le centre urbain, notamment les projets de centre directionnel et de revalorisation de l'hyper-centre commercial, que le métro prend ici sa signification. L'étude préliminaire de 1967 privilégiait de manière encore plus nette que le projet adopté en 1973, la desserte du centre-ville : la première

(1) "Un transport collectif en site propre, c'est à dire entièrement séparé de la circulation urbaine sur chaussée et dont le type classique est le métro, est actuellement le meilleur sinon le seul moyen susceptible d'apporter une solution aux problèmes posés par les besoins en déplacements des habitants d'une grande ville comme Marseille (...). La construction d'un métro n'est pas une question de prestige pour Marseille. Ce projet revêt en effet une extrême importance pour notre ville, car il doit, non seulement assurer l'équilibre actuel de son économie, mais encore et surtout la confirmer dans son rôle de pôle d'attraction de l'aire métropolitaine étroitement liée à l'industrialisation du Golfe de Fos", G. Defferre, Marseille Informations, n° 47, novembre 1973.

ligne s'arrêtait aux Chartreux (et irriguait donc fort peu les nouveaux quartiers d'habitation du Nord-Est de l'agglomération), et la seconde ligne s'arrêtait à Arenc (et irriguait donc mal les quartiers Nord).

La programmation des travaux devait confirmer cette orientation d'ensemble : la première ligne, choisie prioritairement est des deux, nous le verrons, celle qui assure de la manière la plus dominante les migrations alternantes de salariés du tertiaire à destination du centre. La seconde ligne, quoique légèrement modifiée dans un sens moins défavorable à la desserte des zones de résidence et d'activité du Sud et du Nord de la ville (1) verra sa réalisation différée et organisée de manière prioritaire au centre : en mai 1979, l'Etat impose un raccourcissement d'un tiers de la seconde ligne, et la majorité socialiste du conseil municipal décide de la réalisation prioritaire du seul tronçon central de la deuxième ligne.

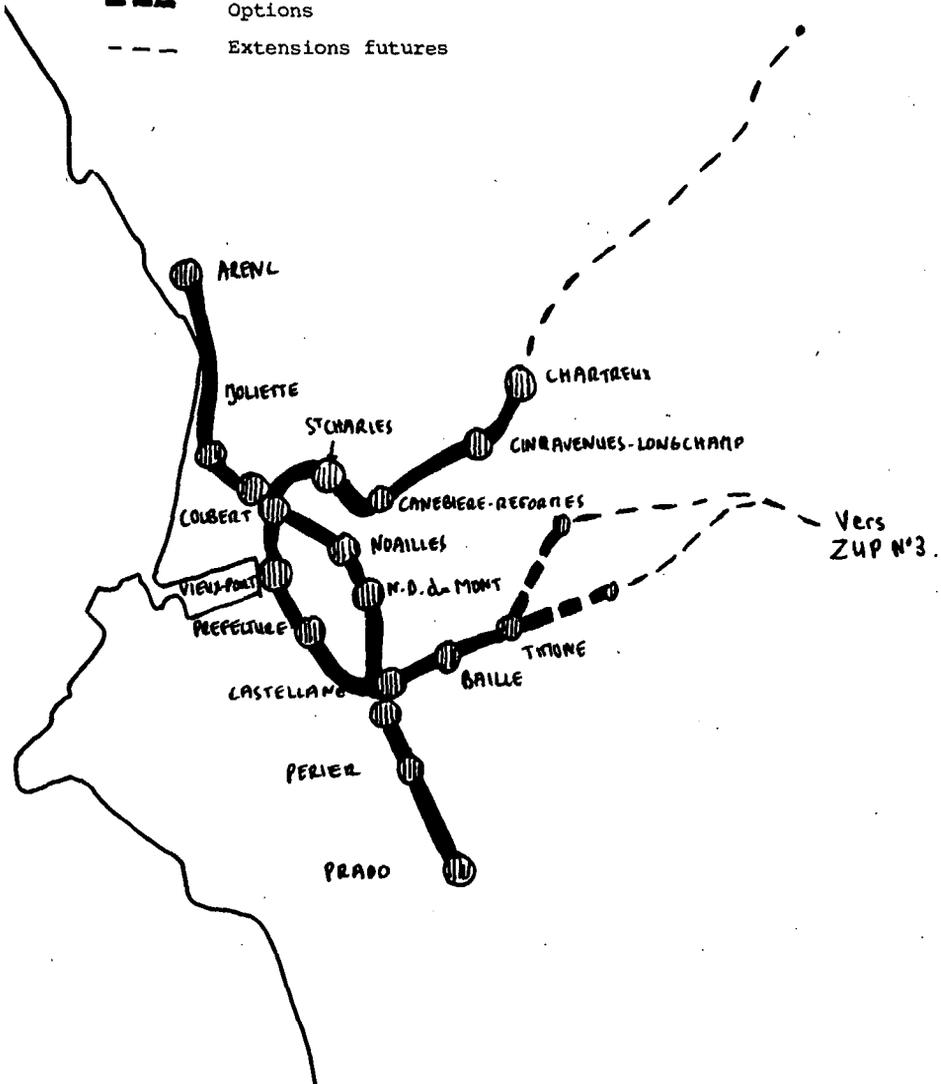
En fait, tout au long de l'évolution des projets avancés depuis 1967 (2), on assiste à une modification dans le discours et dans une moindre mesure dans les tracés quant à la pondération de ces deux séries d'arguments, avec une constante importante : le métro n'est pas, pour l'essentiel - il convient d'émettre des réserves à ce propos pour la prolongation de l'axe Nord-Est, Les Chartreux-La Rose - conçu comme un instrument de planification urbaine : en effet, les études qui servent de base à la définition du tracé sont extrêmement sommaires en matière de programmation de l'évolution urbaine, cette dernière étant par ailleurs toujours conçue de manière extérieure et indépendante à la réalisation du réseau de transports collectifs en site propre : l'impact éventuel d'une telle infrastructure sur le développement urbain n'est pratique-

(1) Comme on peut le voir en comparant les tracés 1 et 2.

(2) Nous nous appuyons ici sur trois documents : L'étude générale préliminaire, de 1967, L'avant-projet de 1969 et L'avant-projet de seconde ligne de 1977.

## ETUDE PRELIMINAIRE GENERALE DE 1967 POUR LE METRO : PROJET DE TRACE

- Première et seconde lignes
- - - Options
- - - Extensions futures



Source : Etude préliminaire générale, op. cit. .

Remarque : Ce tracé est reconstitué à partir des indications fournies par le texte, les planches concernées étant indisponibles. Cette réserve concerne surtout le nombre exact des stations ainsi que les options proposées, notamment sur l'axe Est au-delà de La Timone.

menent jamais pris en compte.

L'étude préliminaire générale de 1967 est importante car l'avant projet de 1969 reprendra l'essentiel de ses propositions de tracé. Pourtant, cette étude est particulièrement démunie en matière de prévision de l'évolution urbaine, et les auteurs le reconnaissent d'ailleurs volontiers. En fait, ces derniers ont surtout en vue de démontrer que quelles que soient les hypothèses d'évolution de l'agglomération, la réalisation d'un réseau de transport en site propre desservant le centre, s'impose.

Dans la conclusion de l'étude, les auteurs ne développent donc pas une justification du tracé proposé - qu'ils ont présenté dans le corps du texte sur le mode de l'évidence : desserte du centre et de quatre des cinq axes radiaux - mais démontrant, sur la base d'un "examen critique" de leurs hypothèses la nécessité absolue de réaliser "au moins un réseau réduit de métro". On remarquera les hypothèses "euphoriques" de l'époque quant au développement de Marseille et de son aire métropolitaine (la population à l'horizon 1985 de l'agglomération est estimée à 1,4 million d'habitants) - mais elles sont formulées dans un contexte où l'automobile est encore considérée comme devant rester le principal instrument de déplacement en milieu urbain. "Plusieurs séries d'hypothèses ont été faites en cours d'étude concernant la population, l'emploi et les infrastructures de transport à l'horizon 1985. Pour mieux apprécier la validité des résultats de l'étude, il convient de faire un examen critique de ces hypothèses et de l'influence qu'elles ont sur les résultats (...)".

Une fois l'hypothèse globale relative au volume de population et d'emplois considérée comme probable, le rapport poursuit : "La répartition géographique de la population en 1985 a été faite en partant des programmes de logements construits dans la période 1965-1985, en admettant une certaine occupation moyenne de ces logements, et en répartissant au mieux le desserrement qui résulte de la dif-

férence entre l'accroissement global et la capacité d'accueil des nouveaux logements. L'hypothèse de localisation des programmes de logements nouveaux pèse très lourd sur la localisation de la population car elle intéresse près de la moitié de la population en 1985. Cette localisation est liée à la part prise par l'urbanisation diffuse : on a admis que cette part serait de 40 % et concernerait donc 20 % de la population marseillaise en 1985. Plus grande sera cette part de l'urbanisation diffuse, moins grandes seront les chances d'organiser valablement un système de transport en commun : en effet, celui-ci suppose une concentration très forte de trafic sur un axe de transport avec le minimum de trajet terminal aux deux bouts, ce qui suppose un type d'urbanisation volontaire, par grappes, du type suédois".

Or, on ne peut affirmer que le développement urbain ultérieur ait répondu à ces critères, loin de là. De plus : "La répartition géographique des emplois constitue à la fois l'hypothèse la moins étayée et la plus lourde de conséquences. On ne connaît presque rien de l'évolution passée ; la seule répartition connue date de 1962 et ne porte que sur 300 000 emplois à comparer à 532 000 en 1985. En ce qui concerne l'avenir, aucun projet n'existe pour l'implantation des quelques 180 000 emplois nouveaux créés entre 1965 et 1985, représentant le tiers du total des emplois en 1985 et ceci sans parler des mutations des emplois existants. L'incertitude la plus grande porte sur les 143 000 nouveaux emplois tertiaires non liés à la population pour lesquels on a admis que 41 000 se localiseraient dans les ensembles de nouveaux logements, les 102 000 restants ayant besoin par contre d'être implantés dans des centres spécialisés de bureaux (...).

Il se confirme qu'une variation du nombre d'emplois dans le centre, même si elle est faible par rapport au total des emplois marseillais (60 000 sur 532 000), a une influence déterminante sur le volume des migrations de la périphérie vers le centre qui, elles-mêmes conditionnent

le dimensionnement des infrastructures radiales de transport".

On touche là une des contradictions fondamentales qui sont à la base de la planification urbaine et de la planification des transports en régime capitaliste : le faible contrôle étatique sur la localisation de l'appareil productif. Loin de nier cette contradiction, les auteurs de l'étude évoquent ici, mais non pas pour prendre en compte l'impact éventuel du métro dans l'évolution urbaine, mais pour souligner que quelle que soit cette évolution, un métro s'impose : "En conclusion, les résultats sont très sensibles aux hypothèses d'urbanisation. Avec les hypothèses faites, il est facile de montrer qu'on a intérêt à réaliser en 1985 au moins un réseau réduit de métro. Pour être exhaustif, il eût fallu examiner aussi une solution de transport faisant encore plus appel à l'automobile à la faveur d'une infrastructure routière encore plus développée, mais ceci sort du cadre fixé pour la présente étude. Cette conclusion se trouvera d'autant plus renforcée que les pouvoirs publics contrôleront plus strictement l'implantation des nouveaux ensembles de logements en menant parallèlement la réalisation du métro avec celles de ces ensembles, comme cela s'est fait à Stockholm et que les emplois seront plus concentrés dans le centre. Si, par contre, l'avenir était dominé par une politique toute différente de développement des pôles extérieurs d'emplois concentrés, ou plus encore par une absence totale de politique qui conduirait à une perte d'importance du centre actuel et à une dispersion sans ordre de nouveaux logements, les perspectives du métro seraient d'autant moins favorables".

L'étude préliminaire de 1967 est donc marquée par cet apparent paradoxe : la référence constante à la faible prévisibilité de l'évolution urbaine (voire à l'absence de toute planification urbaine), la définition d'un tracé de métro qui ne sera guère modifié par la suite et qui

conservera sa double logique : desserte privilégiée du centre urbain, organisation radiale en quatre axes pénétrant faiblement les zones périphériques à dominante d'emploi industriel et d'habitat populaire.

L'avant-projet de 1969 reprend en effet l'essentiel de ce tracé et de sa logique, tout en l'insérant désormais dans le discours planificateur qui est celui du "livre blanc" de l'aire métropolitaine marseillaise (1). La politique des métropoles d'équilibre mise en place à cette époque par l'Etat consiste à présenter, sous un modèle de développement équilibré du territoire, le soutien sélectif de l'appareil d'Etat à l'implantation de grandes firmes dans la région (2) et le discours tenu à cette époque dans les documents d'aménagement et de planification répond en partie aux interrogations formulées dans l'étude préliminaire de 1967 quant à la localisation future des activités et à l'avenir du centre :

Le centre de Marseille doit être "la zone préférentielle d'implantation des fonctions supérieures".

"La définition d'un réseau de transport urbain rapide (R.T.U.R.) est liée à l'analyse que les autorités font des deux problèmes suivants :

- quel rôle entend-on assigner à Marseille et à son centre par rapport à son arrière-pays ?
- comment le R.T.U.R. doit-il s'insérer dans un plan de transport cohérent ?

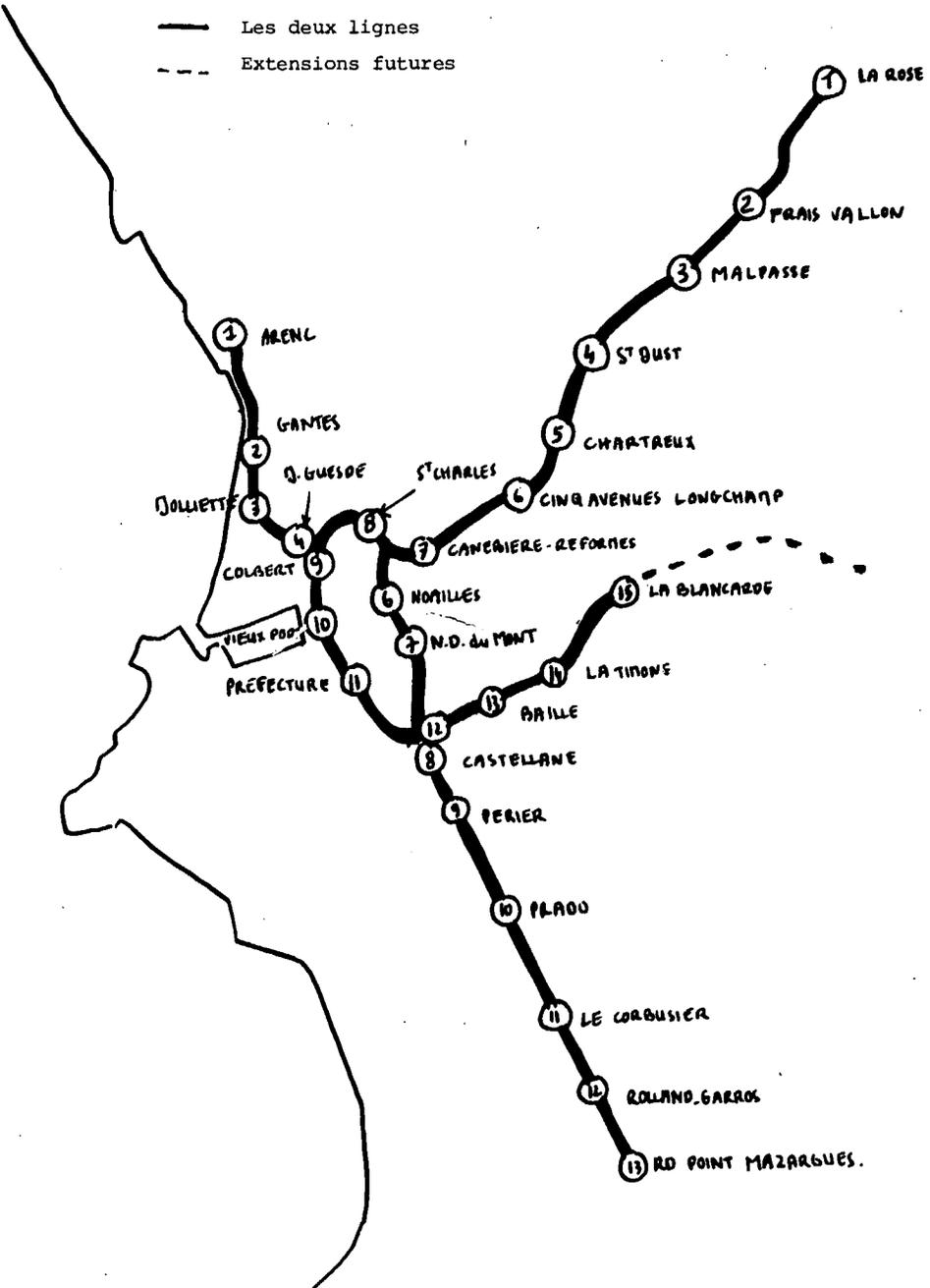
La réponse à la première question est fournie par la série de consultations qui ont eu lieu dans le cadre de l'élaboration du Livre Blanc de l'aire métropolitaine marseillaise : 'Une des conditions nécessaires au développement de l'aire métropolitaine marseillaise est que Marseille soit entièrement à même de jouer son rôle de métropole régionale,

(1) Perspectives d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, Ministère de l'Équipement et du logement, janvier 1969.

(2) Voir, à ce sujet, D. BLEITRACH, A. CHENU, op. cit .

## AVANT-PROJET DE METRO 1969 : TRACE

- Les deux lignes  
 - - - Extensions futures



Source : Avant-projet, op. cité.

d'abord à l'échelle d'une aire de plus de 3 millions d'habitants, mais aussi d'une région qui en comptera presque 7". Rappelons que la commune de Marseille abritait 880 000 habitants au recensement de 1968, soit plus de 45 % de la population de l'aire métropolitaine.

L'idée est alors apparue de faire du centre de Marseille la zone préférentielle d'implantation des "fonctions supérieures", c'est à dire de celles dont la clientèle se localise non seulement dans la commune, mais aussi sur l'ensemble de l'aire métropolitaine, et même de la région Sud Est.

Un tel objectif ne pourra être atteint que si l'accessibilité du centre de Marseille est accrue dans des proportions notables.

Nous sommes alors amenés à répondre à la deuxième question que nous énoncions ci-dessus : quel rôle entend-on faire jouer au RTUR dans l'ensemble des autres modes de transports ?

Le RTUR est proposé dans cette étude comme la principale action susceptible d'accroître l'accessibilité du centre. (souligné par nous) (1).

On ne saurait être plus clair : le métro est explicitement conçu comme "la principale action susceptible d'accroître l'accessibilité du centre", le centre étant lui-même destiné à devenir "la zone préférentielle d'implantation des fonctions supérieures".

La définition du tracé des deux lignes à l'intérieur même du centre est ainsi explicitement référée aux projets de développement de l'hypercentre : "Pour un certain nombre de raisons (site intéressant, terrains plus facilement libérables, meilleure desserte viaire), il a été décidé de faire du secteur Belsunce-Ste Barbe-St Charles une zone d'extension de l'hyper-centre. Pour conforter cette déci-

(1) Avant-projet, 1969, op. cit., p. 13.

sion (souligné par nous), les deux lignes du RTUR ont été implantées de manière à desservir correctement cette zone tout en assurant sa liaison avec le centre actuel" (1). En ce qui concerne la localisation plus précise des trois types d'implantations ultérieures (bureaux, logements de standing, commerces), le texte précise : "Le RTUR tel qu'il est dessiné laisse un certain choix tant à l'intérieur de la boucle qu'il détermine qu'aux abords Nord de celle-ci. Cependant, la zone St Charles-Bd Nédelec-Butte des Carmes sera fortement désenclavée dès la mise en service du premier tronçon de la ligne bleue. Cette zone est susceptible d'attirer bureaux et logements" (1). Or, c'est précisément à l'intérieur de ce périmètre qu'est prévue la première phase de rénovation. A cette fonction principale de desserte d'un centre-ville transformé, sont ajoutés deux autres rôles :

"Réaliser sur certains axes choisis des liaisons efficaces entre le centre et les banlieues peuplées et prévoir la possibilité de desserte des futures zones préférentielles d'extension de la ville ;  
- enfin, - rôle qui s'affirmera dans le temps - concernant les déplacements lointains entre Marseille et sa région, assurer les trajets terminaux par des liaisons faciles avec les gares (de banlieue notamment), et les parkings de dissuasion" (1).

Les "axes choisis" et les liaisons centre-banlieues peuplées sont - en dehors du prolongement de l'axe Nord-Est - les mêmes que ceux de l'étude de 1967 : ils se caractérisent par la priorité à la desserte des banlieues Sud et Nord-Est (à dominante résidentielle ou d'activité tertiaires) au détriment des banlieues Nord et Est. (à dominante mixte, activité industrielle, résidence populaire)

Nous verrons plus bas, en confrontant le tracé décidé à l'évolution des zones desservies en quoi ce

(1) op. cit., p. 34.

discours constitue un reflet partiel de la fonction réelle du métro marseillais.

Mais les quelques modifications apportées au projet de tracé de 1967 illustrent déjà cette confirmation de la principale logique du métro, l'amélioration de la desserte d'un centre urbain à vocation directionnelle. Certes, les modifications sont présentées comme "pour tenir compte des plus récentes données rassemblées sur le plan de l'urbanisme de l'agglomération et de l'aménagement de l'aire métropolitaine.

"(...) Il présente des améliorations que nous pensons substantielles :

1) Redressement du tracé de la ligne rouge pour transférer à la Gare Saint Charles la station de correspondance prévue à Colbert (...).

2) Infléchissement de la branche Sud de la ligne bleue, pour situer son terminus provisoire à la gare de "La Blancarde" et la faire déboucher exactement dans l'alignement de la future autoroute S6, axe de la future ZUP des Caillols qui doit abriter 25 000 logements. Nous réalisons ainsi une liaison supplémentaire entre le chemin de fer (banlieue Est) et le RTUR, tout en facilitant le prolongement futur de la ligne, et donc le développement de la principale ZUP de Marseille.

3) Prolongement de la branche Nord-Est de la ligne bleue pour desservir une vallée très dense. Ce prolongement nous permet d'implanter les dépôts et les ateliers du RTUR qui nécessitent plusieurs hectares, dans une zone qui n'est pas en valeur.

4) Tant pour des raisons d'économie que pour augmenter la vitesse commerciale, le nombre des stations a été réduit à 15 (au lieu de 16) sur la ligne A (...) de 14 à 13 sur la ligne B.

5) Le rayon en plan du tracé a été porté à un minimum de 150 m (...)

6) Enfin, il est important de souligner que le réseau proposé n'est pas figé et qu'il réserve parfaitement l'avenir (...)" (1).

Mais, si l'on excepte les modifications liées à un meilleur raccordement au réseau SNCF, il n'en subsiste qu'une importante : le prolongement de l'axe Nord-Est des Chartreux à la Rose, qui prend tout son sens accompagnée de la programmation prioritaire de la ligne bleue. Ces deux propositions sont ainsi présentées :

"En ce qui concerne le calendrier de réalisation des deux lignes, on peut remarquer que la ligne bleue rend accessible non seulement des zones denses, mais également de vastes zones urbanisables (ZAD Nord-Est, ZUP des Caillols), ce qui est un argument en faveur de son choix comme première tranche opérationnelle.

Nous avons été amenés à prolonger au-delà des Chartreux jusqu'à la Rose la ligne bleue telle qu'elle était prévue dans les premières études. Si cette décision était déjà justifiée par les économies effectuées au niveau des installations terminales, bien plus simples à loger au niveau La Rose qu'au niveau Chartreux, elle nous semble confortée par des arguments d'ordre économique : l'extension Chartreux-La Rose, avec ses 3 000 m de longueur, dont 2 600 en aérien, représente moins de 5 % du coût d'investissement de la ligne bleue.

En outre, on peut noter que plus de 45 000 personnes sont actuellement à distance raisonnable de marche à pied de ce tronçon et que les études de trafic prévoient, pour 1975, une fréquentation aux stations La Rose, Frais Vallon Malpassé, supérieure à 21 000 déplacements/jour ouvrable.

Par ailleurs, cette extension désenclave les terrains urbanisables au-delà de la Rose" (1).

Ces deux propositions combinées nous semblent pouvoir

(1) *Opus.cit.*, pp. 16 et 18.

être analysées comme suit : la prolongation de la ligne bleue sur l'axe Nord-Est paraît être la seule mesure témoignant d'une volonté non plus de "rattraper" mais d'accompagner (voire de précéder) l'urbanisation dans un secteur de l'agglomération. Mais cette volonté doit être ramenée à sa juste proportion, compte tenu du faible coût relatif de cette prolongation, voire de son caractère "rentable" (coût foncier plus faible pour l'installation des dépôts, rapport investissement-clientèle potentielle, favorable). Et surtout, cette prolongation combinée à la programmation prioritaire de la ligne "bleue" accentue le caractère monofonctionnel du métro dans sa première phase de réalisation, puisque'il améliore la jonction entre le centre urbain et le secteur de l'agglomération qui en est le plus dépendant du point de vue des lieux de travail (et sans doute de consommation) de la population résidente.

Signalons enfin que l'avant-projet de 1969 n'est pas plus étoffé que l'étude préliminaire quant à la prévision du développement urbain : "Les études du SDAU de Marseille étant actuellement en cours, nous ne disposons pas de perspectives de localisation suffisamment fine à un horizon éloigné. Aussi avons-nous jugé préférable de nous en tenir à l'horizon 1975" (1). Encore ces perspectives ne sont-elles utilisées, une fois de plus, que pour déterminer le trafic prévisible, et non pas pour un réexamen éventuel du tracé.

En 1971, le gouvernement va imposer la formule du concours pour redéfinir un projet, et en 1973, il accepte de financer la première ligne, amputée de son extrémité Sud.

A partir de 1975, sont réalisées des études relatives à la seconde ligne.

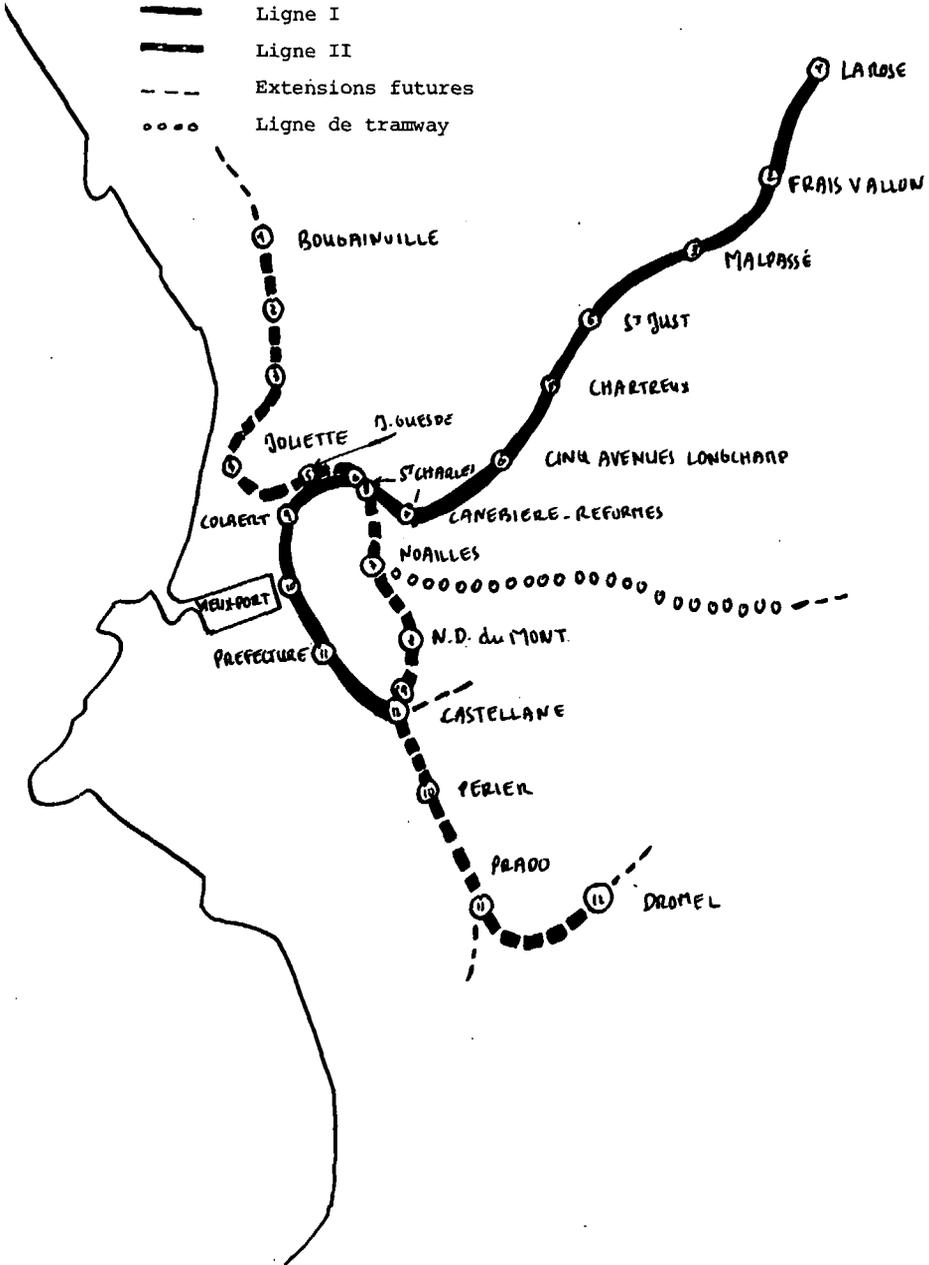
L'avant-projet de seconde ligne (2) enregistre les

(1) op. cit., p. 44.

(2) Métro : ligne n° 2. Avant-projet, 1. Textes, Métro de Marseille, non daté (fin 1977).

METRO : LA PREMIERE LIGNE ET LE PROJET DE SECONDE LIGNE (1978)

- Ligne I
- Ligne II
- - - Extensions futures
- o o o o Ligne de tramway



modifications récentes de la politique urbaine et de la politique des transports à Marseille, au plan du discours de légitimation et dans une moindre mesure au plan du tracé (bien que la programmation prioritaire du seul tronçon central de la ligne remette particulièrement en cause ces infléchissements).

Tout d'abord, ce projet peut enfin se référer au SDAU et au plan de transport, et même au POS, récemment élaborés, ce qui lui permet de mieux articuler les propositions formulées aux orientations définies dans les documents d'urbanisme. Ensuite, on assiste à un déplacement des thèmes dominants et à la disparition de certains autres. Ainsi, l'amélioration de l'accessibilité du centre n'est plus présentée comme condition du succès de la transformation de ce dernier en "zone préférentielle d'implantation des fonctions supérieures" - cette idée ayant disparu - mais comme nécessaire à "l'organisation du développement équilibré de l'agglomération" et à "l'amélioration de la qualité de la vie pour toutes les catégories sociales" - avec sous cette rubrique des thèmes anti-ségrégatifs et écologistes, nouveaux par rapport à l'avant-projet de 1969:

"Les deux objectifs prioritaires proposés par la Commission locale d'aménagement et d'urbanisme (CLAU) chargée d'élaborer le SDAU impliquent des principes d'aménagement en relation étroite avec la conception du système de transport :

. Organiser de manière équilibrée le développement de l'agglomération c'est en effet permettre de bonnes relations d'une part entre l'agglomération (et en particulier son centre principal) et son aire métropolitaine, d'autre part entre les différentes parties de la ville, en tenant compte des besoins nouveaux qui résulteront de l'extension urbaine aussi bien sur Marseille que sur les communes périphériques ;

. Améliorer la qualité de la vie pour toutes les catégories sociales, c'est par ailleurs :

- d'une part, lutter contre toutes les formes de ségrégation

face aux problèmes de santé, d'éducation, de rencontres sociales, d'habitat, de travail, de loisirs, de moyens de transport ; autant d'aspects du mode de vie qui sont intimement liés aux possibilités d'accès aux équipements, services et emplois, notamment dans le centre principal ;

- d'autre part, améliorer les conditions d'utilisation du patrimoine urbain, qui dépendent dans une large mesure des actions qui seront menées pour résoudre les problèmes d'encombrement de l'espace public, les nuisances et pollutions, dues à un usage trop important de la voiture automobile.

Offrir à tous le moyen d'accéder aux différentes parties de la ville et en particulier au centre de manière économique et sans dégrader l'environnement nécessite inéluctablement le développement de transports en commun puissants et cohérents" (1).

L'ensemble du projet et les modifications de la seconde ligne sont ainsi présentées comme des éléments d'une "priorité aux transports en commun" devant permettre l'amélioration des conditions de déplacement de l'ensemble de la population sur l'ensemble de l'agglomération :

"Les liaisons entre le centre et la périphérie (axes radiaux) comportent des flux très importants alors que l'espace se restreint de plus en plus à mesure que l'on s'approche du centre. Sur ces axes, seuls des transports en commun en site propre sont capables d'assurer les débits et la régularité nécessaires.

La CLAU ne pouvait donc que confirmer l'intérêt de l'avant-projet des deux lignes de métro présenté en 1969. Mais elle devait être amenée à prévoir des modifications au tracé de la deuxième ligne en périphérie, et surtout à compléter les deux premières lignes pour constituer un réseau plus complet de transports en commun en site propre.

Elle devait, en outre, affirmer la nécessité de dé-

(1) Op. cit., p. 11.

velopper les transports en commun de surface en cohérence avec le réseau en site propre, de manière à constituer un système de transport en commun couvrant l'ensemble du territoire.

L'importance vitale de ces aménagements pour répondre aux besoins des déplacements a finalement conduit la CLAU à affirmer la priorité à accorder aux transports en commun" (1).

La desserte du centre ville n'est plus présentée comme une contribution à son aménagement en zone directionnelle, mais sur le mode de l'évidence compte tenu d'un état de fait, celui d'un "regroupement exceptionnel" d'activités et d'équipements :

"Le centre ville est à la fois un regroupement exceptionnel d'équipements et de services, un pôle d'emplois, et un lieu traditionnel de promenade et de loisirs où l'on doit bénéficier d'un environnement agréable. Le réseau en site propre doit donc permettre de s'y rendre aisément à partir de la périphérie, de s'y déplacer d'un point d'intérêt à un autre, en limitant la circulation motorisée de surface" (1).

Il y a là transposition de l'infléchissement du discours local sur la planification urbaine, depuis la période (qui s'étend du milieu des années soixante au début des années soixante-dix) où dominaient les thèmes de "Marseille Métropole", du "Centre directionnel", et de grands travaux. Désormais ce sont les thèmes de "développement équilibré" de "qualité de la vie", de "lutte contre la ségrégation" qui sont placés au premier plan. Dans le domaine des politiques de transports, cet infléchissement s'est traduit par une inflation de discours - accompagnée de quelques mesures - relatifs à la "priorité aux transports en commun". C'est ainsi que le métro est désormais présenté avant tout comme la grande pièce du dispositif de "priorité

(1) Op. cit., pp. 11 et 12.

aux transports collectifs" (1).

Les modifications proposées au tracé sont présentées comme devant permettre une meilleure couverture de la périphérie :

"En périphérie, certaines radiales pourront se "débrancher" pour assurer une meilleure couverture du territoire. Un point important est, en effet, celui de la desserte des centres de secteur : le SDAU prévoit qu'ils doivent être reliés au Centre principal par des transports en commun en site propre.

Aussi, le tracé de la deuxième ligne de métro en périphérie a-t-il été prévu de manière à desservir les banlieues les plus denses, ce qui se traduit par les modifications suivantes, apportées à l'avant-projet initial :

- . vers le Sud, abandon de l'axe Michelet-Mazargues au niveau de l'Huveaune pour, d'une part, rejoindre le carrefour Dromel avec prolongement ultérieur vers Pont de Vivaux et St Loup et, d'autre part, réserver la possibilité d'un débranchement en direction du centre de secteur de Bonneveine
- . vers le Nord, mise au point d'un tracé permettant ultérieurement un prolongement en direction des Abattoirs (futur centre d'équipement), puis de St Louis et St Antoine et desservant le futur centre de secteur Nord ;
- . corrélativement, le prolongement de la ligne de tramway n° 68 - mise en correspondance à Noailles avec la 2ème ligne de métro - en direction des Caillols puis de la Valentine, peut permettre de compléter rapidement l'ossature de base du réseau de transport collectif en site propre.

Le rôle de la deuxième ligne de métro apparaît ainsi réellement :

- achever de couvrir le centre ;
- améliorer la desserte de l'ensemble de la ville d'une part, en ouvrant, hors du Centre, vers le Nord et vers le Sud, des points de rabattement efficaces pour les autobus,

(1) op. cit., p. 11.

d'autre part en intégrant au réseau en site propre, la SNCF et le tramway" (1).

En fait, ces modifications n'ont que des incidences faibles sur la configuration d'ensemble du métro tel qu'il est proposé à l'horizon 1985-1990 (réalisation complète de la seconde ligne comprise) : il y a certes une légère amélioration de la desserte immédiate des quartiers densifiés du Sud (Ste Marguerite ayant été préféré à Mazargues) voire du Nord ; mais c'est surtout à long terme que ces modifications sont susceptibles de permettre une réelle amélioration de la desserte des secteurs périphériques de l'agglomération par le futur réseau de métro.

Or, la programmation de la réalisation de la seconde ligne, proposée par l'avant-projet et entérinée par le Conseil Municipal sous l'impulsion des décisions gouvernementales en matière de financement, contrecarre cette évolution, plus potentielle que réelle, du métro marseillais. En effet, c'est le tronçon central (Joliette-Castellane) qui est programmé prioritairement (ouverture prévue fin 1984). Cette proposition est ainsi justifiée :

"Ce tronçon central de la deuxième ligne de métro devrait démultiplier l'efficacité des transports collectifs en site propre, en assurant au plus tôt d'une part la couverture de l'hypercentre grâce à la boucle qu'elle forme avec la première ligne et d'autre part les correspondances nécessaires avec la SNCF à St Charles et le tramway à Noailles."

Depuis lors, une étude de programmation plus détaillée a permis de confirmer qu'il fallait bien commencer la réalisation de la deuxième ligne de métro par son tronçon central.

Comme le montre le tableau ci-après, il permet en effet, dès sa mise en service, de rendre un meilleur service que les autres séquences envisagées, soit :

(1) Op. cit., p. 12.

- . une séquence Nord allant de Noailles vers les Abattoirs,
- . et une séquence Sud allant de Noailles vers St Loup.

Encore faut-il souligner ici que ces deux dernières possibilités présenteraient de notables difficultés techniques (notamment pour créer un terminus à Noailles) et donc, à longueur équivalente, un risque de surcoût sensible.

La priorité de cet investissement, fortement soulignée dans le projet de plan de transport se trouve ainsi confirmée. Son urgence est évidente si on rapproche les délais de réalisation de tels ouvrages (dont la mise en service n'est techniquement possible que début 1983) et l'ampleur des efforts qu'il faudra consentir pour attendre les objectifs proposés pour 1985-1990" (1).

Or, il nous semble qu'une telle problématique de programmation, fondée sur la comparaison de l'efficacité (en termes de population desservie, de trafic prévisible et de gain de temps permis) de tronçons pensés isolément, indépendamment de toute logique de réseau, est inapte à assurer la réalisation des objectifs fondamentaux que se fixent l'avant-projet (développement équilibré de l'agglomération, priorité aux transports collectifs). Et l'on retrouve là une des contradictions qui sont à la base des difficultés de la planification des transports, laquelle se contente pour l'essentiel d'enregistrer les besoins au simple niveau des flux, et amplifie par là les processus ségrégatifs qui en sont à l'origine (2). En se fondant sur des besoins en déplacements immédiats supérieurs au centre, la programmation prioritaire du tronçon central va certes améliorer l'accessibilité de l'hyper-centre

(1) Op. cit., p. 13.

(2) "On remplace la demande par la seule considération des flux et des embarras de la circulation. On infère, à partir des dysfonctionnements des transports, la nécessité d'améliorer ces derniers sans que soit imaginée une quelconque interrogation au fond sur les déterminants en amont du secteur des transports stricto sensu", SERES, op. cit., p. 110.

mais va différer le désenclavement des secteurs périphériques du Sud et du Nord de la ville à la fois par rapport au centre et par rapport aux autres secteurs périphériques.

En fait, les données financières (coût comparé de chacun des trois tronçons), font ici défaut pour développer l'analyse : en en faisant abstraction (chaque tronçon étant considéré indépendamment du coût) la supériorité immédiate du tronçon central sur chacun des deux autres est évidente. Par contre, si l'on prend en compte son coût sans doute nettement supérieur, il convient de le comparer aux deux autres tronçons réunis, et dans ce cas son efficacité immédiate (population desservie, trafic prévisible) est incontestablement elle-même inférieure. C'est d'ailleurs sur cette base qu'ont pu être développés des contre-propositions à l'initiative du groupe communiste au conseil municipal.

En définitive, c'est un sectionnement en 4 tronçons qu'imposera le subventionnement étatique ; le tronçon central étant divisé en deux : Joliette-Noailles et Noailles-Castellane, seule la première tranche devant être mise en service en 1984.

Cette rapide analyse de l'évolution du projet de métro, de son discours de légitimation et de son tracé a permis de montrer comme les transformations qui affectent cette opération traduisent les changements qui interviennent au cours de la même période dans la politique urbaine et dans la politique des transports.

L'étude préliminaire se contente de confirmer la nécessité "d'au moins un réseau réduit de métro" dans un contexte marqué à la fois par l'hypothèse de la poursuite d'une forte croissance (économique, démographique et urbaine), par la faible prévisibilité du développement urbain et par la non remise en cause de l'expansion automobile. Pourtant, le tracé défini ne sera pas modifié quant à sa logique essentielle, d'amélioration de l'accsibilité de l'hypercentre et de désenclavement des secteurs de la

périphérie à dominante résidentielle. L'avant-projet de 1969 confirme et précise cette logique (accroître l'accessibilité du centre et à assurer sélectivement la liaison entre ce centre et certaines des banlieues) tout en l'insérant explicitement dans l'ensemble du discours de la planification urbaine de l'époque : la transformation du centre en zone "directionnellé". Les modifications apportées au projet de 67 et surtout la programmation prioritaire de la première ligne ont accentué l'orientation générale de l'opération.

L'avant-projet de seconde ligne et sa programmation constituent une tentative pour mieux inscrire le réseau dans la nouvelle orientation donnée à la politique des transports au milieu des années soixante dix, laquelle n'est plus pensée uniquement en termes d'amélioration de l'accessibilité au centre, mais aussi en termes de nouveau partage des déplacements urbains entre modes dans l'ensemble de l'agglomération. Les quelques modifications proposées réservent en effet la possibilité d'une meilleure intégration des lignes de métro au sein d'un réseau de transports collectifs comprenant la ligne de tramways, la SNCF et le réseau d'autobus, le tout améliorant la couverture de l'ensemble de l'agglomération. Mais la programmation prioritaire du seul tronçon central de la seconde ligne met en cause cette tentative. Elle illustre la domination d'une logique de rattrapage dans la définition du métro, logique mettant pratiquement en cause les objectifs formulés dans les discours de légitimation. Loin d'être neutre sur le plan de l'urbanisation, cette logique va amplifier certaines des tendances du développement de l'agglomération et en contrecarrer d'autres. C'est ce que permet de préciser l'étude de la dynamique sociale des secteurs desservis.

### V.3. Le métro privilégie la desserte du centre tertiaire

L'étude de la dynamique sociale des secteurs de l'agglomération desservis par le métro confirme la prépondérance d'une des fonctions de cet équipement : l'amélioration de la desserte du centre tertiaire. Cela est vrai pour l'ensemble du projet comme pour la première ligne.

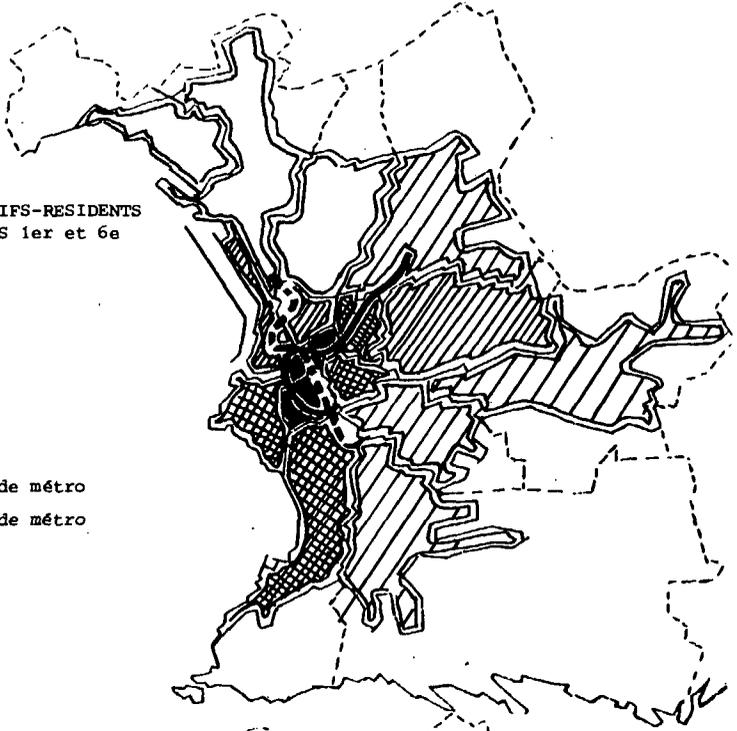
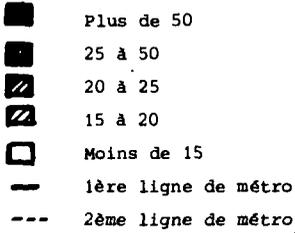
Tout d'abord, il faut rappeler le caractère relativement modeste de l'opération qui interdit d'évoquer à son sujet la notion de "réseau" de transport en site propre desservant l'agglomération entière : les deux lignes, telles qu'elles sont programmées en 1973 ne représentent que 16,8 km et 23 stations (dont 2 stations de correspondance). On estime qu'elles desservent environ le tiers de la population et la moitié des emplois.

Ensuite, et surtout, le caractère sélectif du tracé apparaît clairement quand on sait que les deux seuls arrondissements centraux (1er et 6ème) sont desservis par la moitié des stations. Or, ces deux arrondissements sont, aussi, ceux qui, antérieurement à la mise en place du métro, condensaient le mieux les évolutions socio-économiques de l'ensemble de l'espace central : la dépopulation et la régression de l'emploi. Mais, à la différence des autres arrondissements centraux, les disparitions ou départs d'emploi y étaient encore plus rapides que la diminution de la population résidente (1).

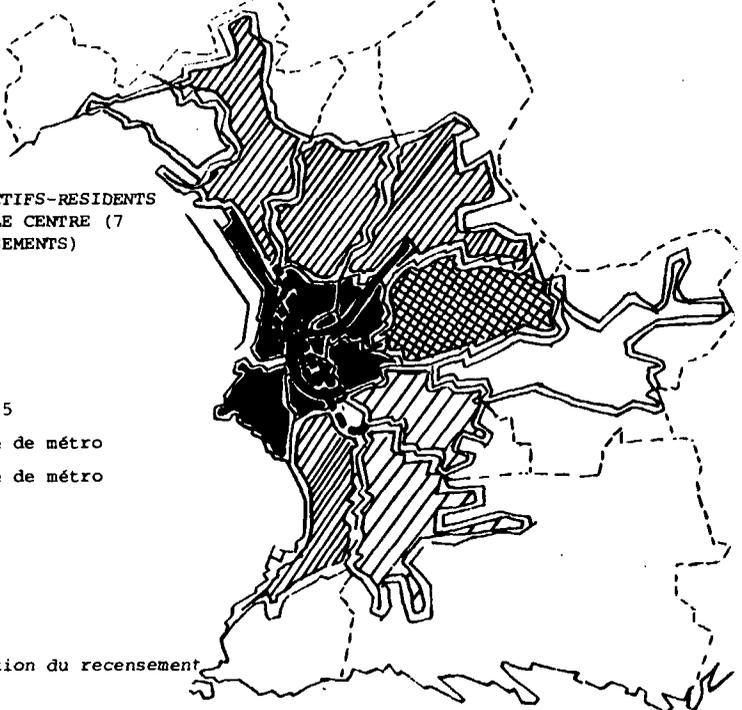
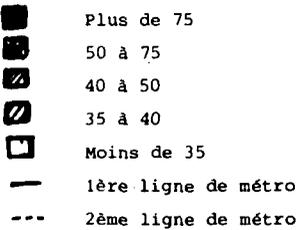
#### (1) Evolution de la part des arrondissements du centre dans la population et l'emploi de la commune

	1954	1962	1968	1975	Solde 75/62	
					absolu	relatif
<u>Population</u>						
1er et 6ème	18,1	14,5	11,8	10,3	- 4,2	- 30,0
1 à 7ème	54,6	48,9	41,5	36,2	-12,7	- 26,0
<u>Emploi</u>						
1er et 6ème	-	31,5	25,2	24,7	- 6,8	- 21,6
1er à 7ème	-	66,0	60,5	55,7	-10,3	- 15,6

**POURCENTAGE DES ACTIFS-RESIDENTS  
TRAVAILLANT DANS LES 1er et 6e  
ARRONDISSEMENTS**



**POURCENTAGE DES ACTIFS-RESIDENTS  
TRAVAILLANT DANS LE CENTRE (7  
PREMIERS ARRONDISSEMENTS)**



Source : Exploitation du recensement  
de 1975.

Nous avons vu plus haut (1) que ces phénomènes sont dûs au cumul de la désindustrialisation qui s'achève et de la décentralisation vers les quartiers Sud d'un grand nombre d'emplois de bureaux : on est donc fondé de parler d'"asphyxie" à propos de cet hypercentre, seules les activités commerciales échappant quelque peu à la délocalisation. A cet égard, le métro apparaît, en étroite liaison avec les projets d'implantation de nouvelles activités commerciales et directionnelles, comme tendant à contrecarrer une évolution "spontanée".

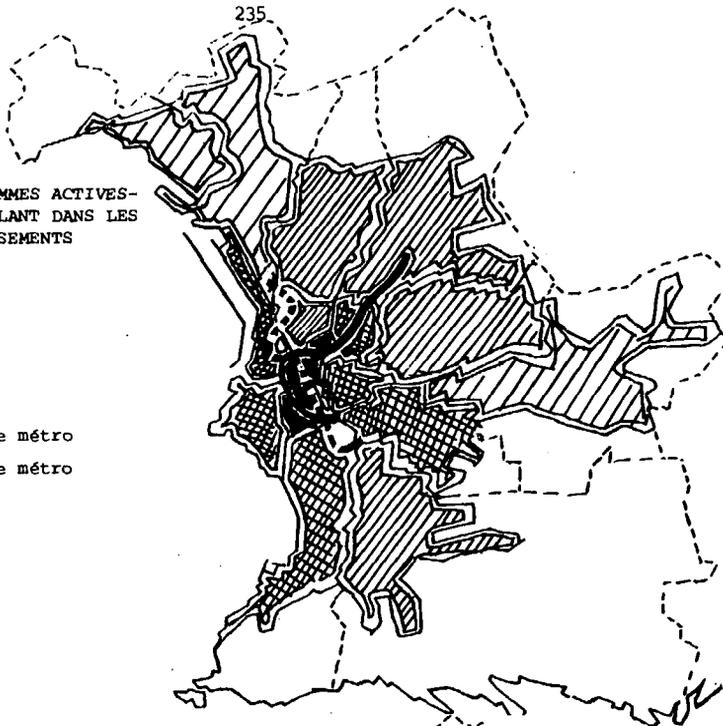
Or, connaissant l'échec relatif de ces projets, ne convient-il pas de penser le métro lui-même avant tout comme tentative d'inversion des tendances (par ailleurs anciennes et puissantes) au dépérissement de l'hypercentre comme pôle d'habitat et d'emploi ? Et corrélativement, comme devant pour l'essentiel amplifier les tendances d'évolution globale du centre : spécialisation en zone d'emploi au détriment de l'habitat (pour l'ensemble du centre) ; concentration des activités de loisirs et de commerce (dans l'hypercentre) ; implantation de logements de standing.

La programmation prioritaire de la première ligne (qui fonctionnera ainsi seule pendant environ sept années) n'est pas étrangère à cette orientation fondamentale de l'ensemble de l'opération : en effet, elle assure, en même temps que la desserte des deux arrondissements centraux, la liaison entre ces derniers et les secteurs de l'agglomération qui se sont dans la dernière période affirmés le plus nettement comme les zones de résidence des salariés du centre : le 12 et le 13<sup>ème</sup> arrondissements (1). Et c'est bien dans cette direction que s'est le plus développé le flux des migrations alternantes à destination du centre entre les recensements de 1968 et 1975

(1) cf. carte p. 233.

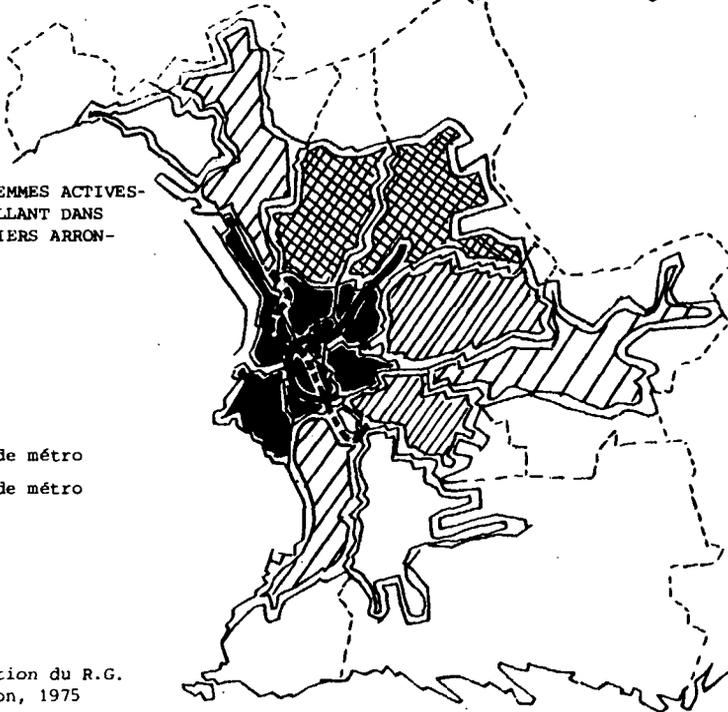
POURCENTAGE DES FEMMES ACTIVES-  
RESIDENTES TRAVAILLANT DANS LES  
1er et 2e ARRONDISSEMENTS

- Plus de 50
- 25 à 50
- ▨ 20 à 25
- ▧ 15 à 20
- Moins de 15
- 1ère ligne de métro
- - - 2ème ligne de métro



POURCENTAGE DES FEMMES ACTIVES-  
RESIDENTES TRAVAILLANT DANS  
LE CENTRE (7 PREMIERS ARRON-  
DISSEMENTS)

- Plus de 75
- 50 à 75
- ▨ 40 à 50
- ▧ 35 à 40
- Moins de 35
- 1ère ligne de métro
- - - 2ème ligne de métro



Source : Exploitation du R.G.  
Population, 1975

POURCENTAGE DES ACTIFS-RESIDENTS TRAVAILLANT AU CENTRE (7 PREMIERS ARRONDISSEMENTS) PAR GRANDES ZONES DE LA COMMUNE



Plus de 50



45 à 50



40 à 45



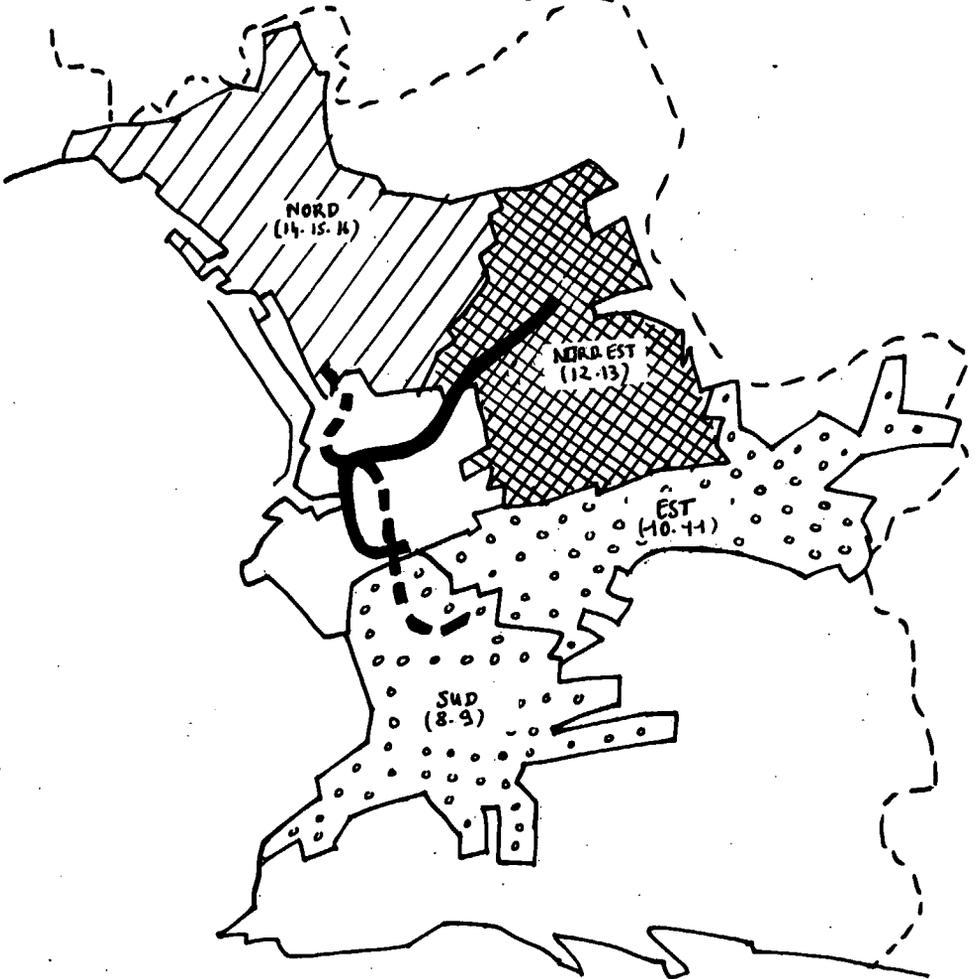
35 à 40



centre



métro, 1ère et 2ème lignes



En conclusion, le métro marseillais ne constitue pas un réseau desservant l'ensemble de l'agglomération en fonction de l'ensemble des besoins en déplacement générés par la division technique et sociale actuelle et prévisible (ou planifiée) de l'agglomération : les limites structurelles qui pèsent sur le financement de cet équipement tout au long de la réalisation sont très liées aux options urbanistiques et politiques qui, pour une part, enregistrent et amplifient, et pour une autre part, tentent de contrecarrer les tendances du développement urbain : d'un côté la dépopulation du centre et la tertiarisation du Sud de la ville qui se traduisent par une expansion des migrations alternantes des salariés des services et des commerces, particulièrement marquée sur l'axe centre-Nord Ouest, de l'autre la tentative de rééquilibrer et revaloriser la fonction "directionnelle" du centre en améliorant son accessibilité. Ces caractéristiques présentes dès l'origine du projet sont confirmées par les modifications successives qu'il a connues et par la programmation des divers tronçons induits par les limitations du financement de l'Etat.

Les discours qui accompagnent cette réalisation évoluent avec la réorientation d'ensemble de la politique urbaine et de la politique des transports observable à partir de 1972-73. Jusqu'à cette période elle est présentée surtout comme un des moyens de la transformation de l'agglomération en la métropole du Sud-Est. Par la suite, et notamment à partir de la mise en service de la première ligne, en 1977, elle est présentée sous un jour différent non plus comme une pièce maîtresse de la rénovation du centre urbain, mais comme l'élément central de l'amélioration des conditions des déplacements urbains assurée par une "priorité aux transports collectifs".

Le développement du réseau de surface est alors avancé comme complément indispensable au métro pour assurer la couverture de l'agglomération. La perspective d'une grande politique d'aménagement urbain est estompée au profit de

considérations relatives à l'amélioration des conditions de fonctionnement de la ville telle qu'elle est.

La mise en service de la première ligne de métro et les modifications qu'elle induit dans les pratiques de déplacement de la population confirme en les précisant les conclusions qui se dégagent de l'étude du projet.

#### V.4. L'impact de la première ligne

Cette ligne devant finalement fonctionner seule environ sept années, il convient d'examiner ses incidences propres quant à l'urbanisation et aux pratiques de déplacement.

Dès la décision officielle de la mise en chantier de la construction de la première ligne de métro certaines modifications urbaines se sont opérées :

"Une certaine pression foncière (en termes de prix et de marché) a pu être observée dans le Nord-Est. L'observation du domaine bâti a permis d'identifier certaines évolutions plus marquées sur le couloir du métro en comparaison avec le reste de Marseille, en ce qui concerne la transformation de logements en locaux professionnels et les marchés du logement neuf et d'occasion" (1).

Ces modifications peuvent être analysées comme anticipation des conséquences de l'amélioration de l'accessibilité au centre permise par le métro.

La mise en service de la première ligne s'est accompagnée d'un certain nombre de mesures de réorganisation du réseau de surface (rabattelements) et des changements dans la tarification (instauration d'un tarif unique, création

(1) Impact du métro un an après, t. 1, Rapport de synthèse, nov. 1979, OCOTRAM.

de titre de correspondance et d'un abonnement mensuel - carte azur - mais aussi relèvement important des prix) et d'une campagne d'information. Elle a eu des incidences non négligeables sur les pratiques de déplacement des marseillais et sur la fonction sociale du réseau.

La première de ces incidences, c'est la remontée sensible de la fréquentation du réseau pris dans son ensemble. Les déplacements assurés par ce dernier ont progressé par rapport à 1977 de 21,7 % en 1978 et de 28,4 % en 1979 (1) : au cours de cette dernière année, on a ainsi observé un prolongement dans le redressement de la fréquentation sans que l'offre de transports collectifs (ni la tarification) ne soient notablement améliorées (croissance de 5,5 % des déplacements et de 12,8 % des voyages vis à vis de l'année 1978).

Si ce redressement s'explique par l'ouverture de la ligne de métro, il s'est opéré au travers d'un regain d'usage du réseau de surface puisque près de 30 % des usagers du métro l'utilisent en correspondance avec les bus (27 % des entrants et 30 % des sortants), et que le taux de correspondance sur l'ensemble du réseau qui était particulièrement bas en 1977 (10 à 11 %) est passé à 25 % en 1978. Le début d'une "pratique de réseau" mérite d'être souligné car il confirme qu'en l'absence de véritable réseau de transports collectifs en site propre, la (ou les) ligne(s) du métro ne peuvent contribuer à modifier les pratiques de déplacement qu'en liaison avec une véritable politique de revalorisation des autobus.

Ce redressement du réseau doit cependant être relativisé : la répartition modale des déplacements, y compris des déplacements de travail n'est pas encore sensiblement modifiée. L'étude des caractéristiques des usagers du métro confirme la portée limitée de la modification des pratiques de déplacement : il s'agit en très faible propor-

tion d'anciens automobilistes (12 %). Quant au volume du trafic routier sur les axes concernés, "ils sont peu affectés par l'ouverture du métro . Les transferts de la voiture vers le métro ne concernent que 11 000 déplacements, soit environ 1 % des déplacements".

Cependant, la composition sociale des usagers est très typée, relativement à celle des usagers du réseau de surface comme à celle de l'ensemble de la population(1). Elle se caractérise par la prépondérance absolue des catégories d'employés, de cadres et de professions libérales sur les ouvriers, et par la sous-représentation des inactifs non scolaires (sans profession ou retraités). Alors que le réseau de surface, tourné essentiellement vers les captifs transporte surtout des inactifs (scolaires, mais aussi de nombreuses femmes sans profession et des retraités) et des employés (ainsi que des ouvriers en proportion similaire à leur place dans la population), la ligne de métro transporte surtout des actifs, relevant des catégories d'employés et des cadres, et fort peu d'ouvriers et d'inactifs adultes.

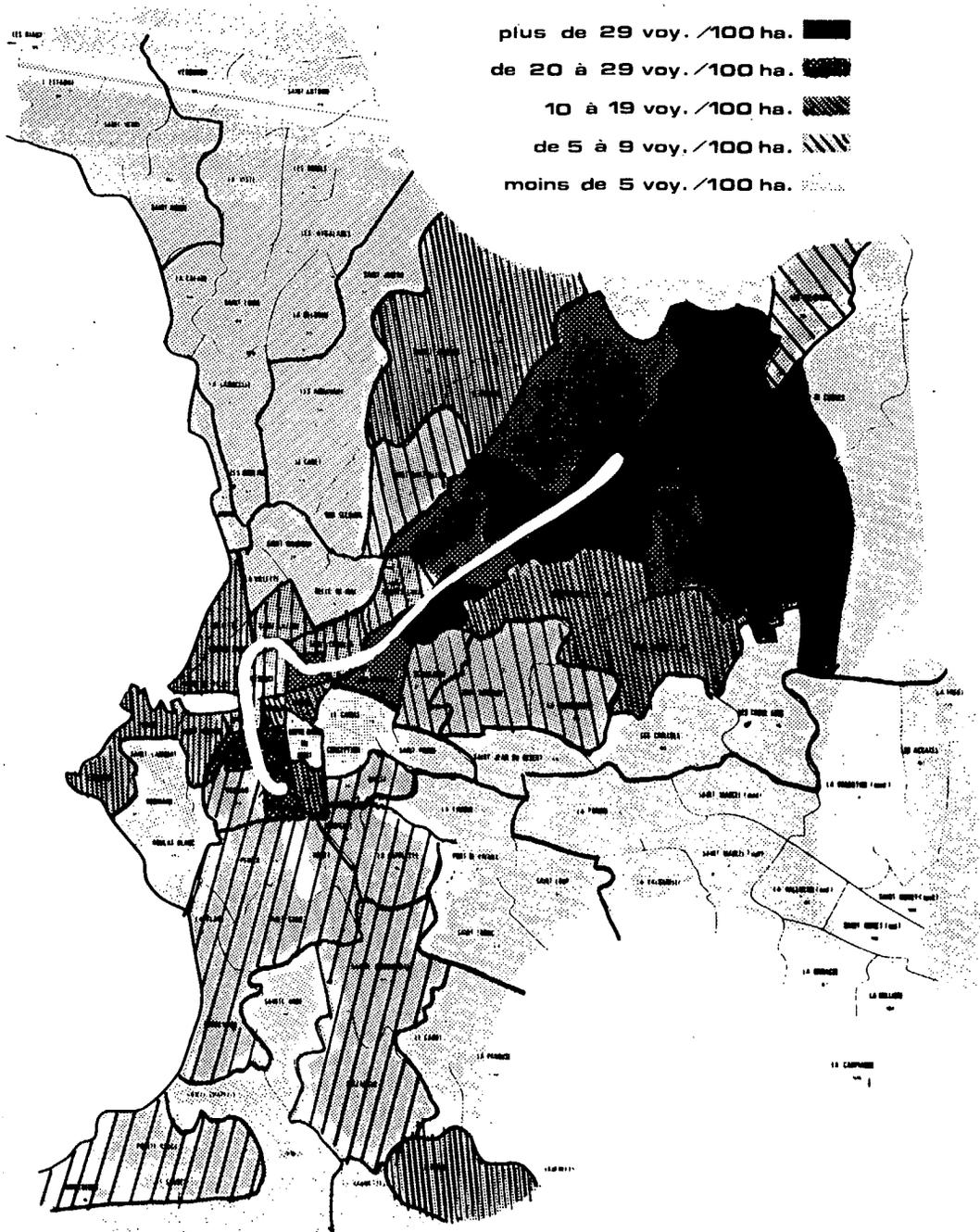
La spécificité du métro par rapport au réseau de surface apparaît donc clairement : son tracé et sa "compétitivité" lui permettent d'assurer la mobilisation de la force de travail des salariés non ouvriers travaillant dans le centre tertiaire de l'agglomération.

(1) Les usagers des transports en commun par catégories socio-professionnelles

	Ensemble de la population (1975)	Ensemble des déplacements (1976)	Déplacements sur le réseau (1975)	Déplacements en métro (1978)
Patrons, prof. lib., cadr. sup.	6,7	8,2	3,0	7,4
Cadres moyens	5,9	7,9	5,0	9,8
Employés	8,9	11,6	15,8	27,6
Ouvriers	13,7	16,6	13,5	5,5
Autres actifs	4,3	4,7	8,4	5,9
Elèves, étudiants	28,5	30,6	23,4	27,0
Autres inactifs	32,0	20,4	30,9	16,8

## DOMICILE DES USAGERS DU METRO

plus de 29 voy. /100 ha.   
 de 20 à 29 voy. /100 ha.   
 10 à 19 voy. /100 ha.   
 de 5 à 9 voy. /100 ha.   
 moins de 5 voy. /100 ha. 



Source : Impact du métro un an après, t. 4, OCOTRAM, Ville de Marseille.

Si la première ligne de métro assure également de nombreux déplacements scolaires, elle assure de manière assez secondaire les déplacements de consommation, et surtout de manière tout à fait marginale les déplacements d'ouvriers, dont les zones d'emploi sont mal desservies par cette ligne.

Ces éléments sont confirmés par la comparaison des motifs des déplacements assurés par le métro et par les bus (1). Les déplacements domicile-travail ou école représentent 56 % des déplacements réalisés par le métro contre 38,6 % seulement à ceux effectués par les autobus.

L'origine géographique des usagers du métro, tient pour une large part aux zones immédiatement desservies (axe Nord Est-centre) et concerne davantage les quartiers Sud que les quartiers Est et Nord, confirmant ainsi le contenu social de cet équipement : les employés du centre résidant au Nord Est, mais aussi particulièrement nombreux au Sud, en sont les utilisateurs privilégiés. C'est ainsi que deux quartiers comme le Canet (Nord) et Ste Marguerite (Sud) approximativement équidistants du centre fournissent en proportion sensiblement différente des usagers du métro (cf. carte p. 241).

Au regard de la question des déplacements à l'échelle de l'ensemble de la population de l'agglomération la mise en service de la première ligne de métro n'a pas eu encore d'incidences décisives : les changements dans la répartition modale et dans le contenu social de chacun des grands modes de transports demeurent faibles. Il se confirme que le métro tel qu'il est conçu ne saurait résoudre les con-

(1)	Déplacements domicile			Déplacements non liés au domicile
	Travail	Ecole	autres	
Métro	37,0	19,0	32,0	12
Surface	25,5	13,1	44,4	17,0

Plus précisément : si on se rapporte aux usagers qui n'ont pas changé de domicile, de lieu de travail ou d'école, on peut évaluer que 65 % auraient utilisé le bus, 16 % l'automobile, 13 % un autre mode, 6 % ne se seraient pas déplacés, op. cit., p. 46.

traditions urbaines telles qu'elles se condensent dans la dégradation d'ensemble des conditions de déplacements des travailleurs salariés. Par contre, il remplit efficacement la fonction de mobilisation d'une fraction de la force de travail du centre tertiaire et peut ainsi freiner le déclin du centre urbain, tandis que la mise en service de la seconde ligne tendra surtout à amplifier le glissement au Sud des activités directionnelles. Mais c'est peut-être en tant que révélateur de la crise des transports urbains, en tant que catalyseur de l'expression sociale des besoins en matière de transports collectifs que la mise en service de la première ligne de métro jouera le plus grand rôle. Certaines enquêtes (1) ont ainsi pu mettre en évidence des modifications rapides de "l'image" des transports collectifs à Marseille depuis 1968/70 : jusqu'à cette époque, vestige du passé jouant un rôle résiduel de déplacement des seuls captifs, puis système ayant droit à l'existence et devant répondre à des normes de qualité de service, le réseau de transports en commun est désormais perçu par la population desservie par le métro comme le mode adapté à la vie urbaine, notamment pour les déplacements de travail à destination du centre. Par ailleurs, cette population tend à développer une mobilité plus forte, liée à une meilleure accessibilité au centre ville, en ce qui concerne les déplacements de consommation :

"La nouvelle accessibilité que nous venons d'évoquer induit progressivement une nouvelle pratique du centre-ville (...) Ce phénomène ne peut être considéré comme stabilisé (...). Ce processus engendrera une modification dans le fonctionnement urbain et dans le rôle du centre en particulier ; il peut, dans ces conditions, être considéré comme l'impact essentiel du métro" (1).

(1) Impact du métro un an après. t. V, L'image des transports collectifs, OCOTRAM, BETEREM, mars 1979, p. 49.

Dans le domaine des aspirations en matière de transports collectifs les auteurs du rapport cité notent :

"Aujourd'hui, cette nouvelle situation engendre de nouvelles demandes, de nouvelles attentes, par rapport aux transports collectifs. Il faut bien voir que, même si le métro est né d'un accouchement jugé trop long par la population, si la mise en service a capté l'essentiel de la préoccupation des responsables et des techniciens..., aujourd'hui, il existe - il est presque du passé - et rend crédible une nouvelle amélioration des transports collectifs. Un résultat important de l'enquête de 1979 est de constater que les attentes sont aujourd'hui plus réalistes au sens où elles s'appuient sur l'existant et en proposent l'extension (...) La principale attente, c'est évidemment l'extension du métro, mais plus au sens d'un métro "accessible", c'est celui que l'on peut aller prendre commodément (...) Dans cette logique, les bus se définissent avant tout en complémentarité par rapport au métro et seront sûrement de plus en plus jugés dans ce rôle. Parce qu'elles sont perçues comme réalistes et crédibles, ces demandes sont presque perçues comme "exigibles" et nombreux sont ceux qui soulignent que maintenant il ne s'agit pas d'attendre 20 ans pour continuer. L'interruption du changement engendrerait pour le moins une certaine déception. Plus que comme un aboutissement, la première ligne de métro ressort comme le premier pas, important certes, mais premier pas quand même, du changement des transports en commun à Marseille. Au delà de ses effets immédiats, son impact le plus important est sûrement cette dynamique qu'elle a engendrée" (1).

Freinage du déclin du centre urbain en tant que pôle d'emploi et surtout en tant que pôle de consommation, et stimulation des aspirations voire des revendications collectives en matière de transports en commun, telles semblent bien être les principales incidences de la mise en service de la première ligne de métro.

(1) Op. cit., p. 50 et 51.

CHAPITRE VILIMITES ET CONTRADICTIONS D'UN INFLECHISSEMENT  
L'ABANDON PARTIEL DU "PLAN DE RESTRUCTURATION  
DES TRANSPORTS COLLECTIFS"

Nous avons vu que le "plan de restructuration des transports collectifs" publié en 1977 proposait une série de mesures devant intervenir avec la mise en service de la première ligne de métro : certaines d'entre elles peuvent être considérées comme des dispositions minimales d'accompagnement (organisation de rabattement et de correspondance de lignes de bus sur la ligne de métro, intégration tarifaire bus-métro) et d'autres comme des mesures de revalorisation du réseau de surface (protection de lignes, notamment sur "l'axe prioritaire" Nord Sud, amélioration de la couverture de l'agglomération et de la qualité de service par renforcement du parc). Or, on constate, début 1980, que c'est pour l'essentiel le premier type de dispositions qui est intervenu, le second type étant différé. En dehors de la redistribution de l'offre libérée par le rabattement de lignes de bus sur le métro, qui a permis de créer quelques nouvelles lignes, on observe une stagnation de niveau de service offert par le réseau de surface. En particulier, la principale proposition destinée

à revaloriser le réseau, la création d'une ligne de bus en site propre et à haute fréquence sur l'axe Nord-Sud, est pour l'instant rejetée. Des arguments d'ordre financier ont été objectés, le succès d'une telle ligne supposant des modifications d'habitudes (notamment l'utilisation de correspondance de bus à bus) dont la probabilité est totalement inconnue. Et l'on voit là ressurgir la contrainte de l'équilibration financière du réseau comme limite à l'amélioration de l'offre. Mais l'attitude de la municipalité à cet égard renvoie également à l'abandon simultané de toute une partie du "plan de circulation" qui prévoyait une redistribution d'ensemble de la voirie dans le secteur central au détriment de l'automobile et au bénéfice des bus et des piétons.

Un coup d'arrêt semble donc avoir été porté, depuis 1979, à l'infléchissement favorable aux transports collectifs intervenu auparavant dans la politique de la circulation mise en oeuvre à Marseille.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

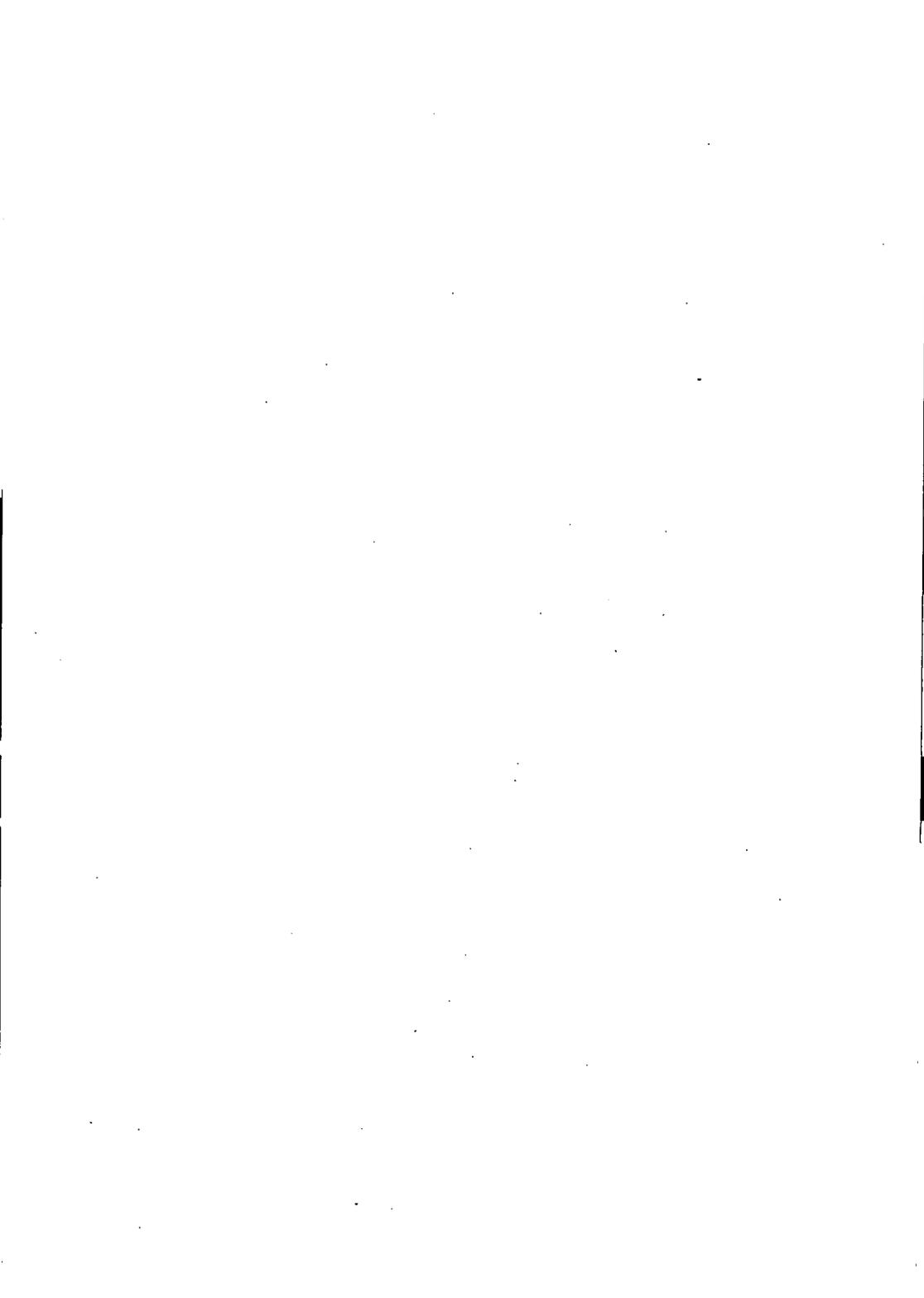
La dégradation du rôle joué par le réseau des transports collectifs dans le développement urbain et dans la vie populaire depuis la seconde guerre mondiale contraste avec la place privilégiée que celui-ci avait acquis à Marseille depuis le début du siècle : il s'inscrivait alors dans tout un système d'interdépendances où le mode d'urbanisation, le type de marché du travail et le système de pouvoir local pesaient ensemble en faveur de la mise en place de conditions générales de mobilisation de la force de travail à la fois efficaces et peu coûteuses pour les usagers. Dès les années trente, la crise de ce système est perceptible, elle affecte tous les maillons de la chaîne, parmi lesquels les difficultés du réseau de tramways constituent une excellente "caisse de résonance". Les événements de novembre 1947 fourniront quelques temps plus tard la meilleure illustration de la capacité d'un tel système de transports à cristalliser un ensemble de contradictions sociales et politiques. Par la suite la régression quantitative de la place des transports en commun au sein des modes de déplacement s'accompagne d'une mutation qualitative dans le rôle du réseau : il abandonne la grande majorité des salariés, en premier lieu ceux de l'industrie, à l'automobile, pour se tourner vers les non-actifs. Ce glissement rapide de la composition sociale des usagers n'est pas étranger à l'opposition d'un décalage sensible entre la médiocrité de la qualité de service, unanimement déplorée aux dé-

buts des années soixante-dix, et le faible niveau de mouvements revendicatifs d'usagers. La légère revalorisation de réseau de surface et surtout la mise en place du métro, intervenues dans la dernière période, constituent alors un simple infléchissement de la politique antérieure des transports urbains : d'une part, une modification de certaines tendances précédentes, notamment l'abandon total des transports collectifs comme instrument de mobilisation de la force de travail ; d'autre part, l'absence de remise en cause du primat de l'automobile comme élément du mode d'urbanisation et comme moyen de mobilisation quotidienne de la main-d'oeuvre.

Il s'agit maintenant d'analyser à quelles transformations des modes de vie des travailleurs correspondent la motorisation rapide des strates les plus qualifiées de la classe ouvrière et la désimplification relative du mouvement ouvrier vis à vis des transports en commun.

SECONDE PARTIE

LE CAS DES OUVRIERS DU PORT



## INTRODUCTION

LA DISTRIBUTION SPATIALE DE L'EMPLOI, DE LA RESIDENCE  
ET DES MIGRATIONS ALTERNANTES SELON LES CATEGORIES SOCIO-  
PROFESSIONNELLES

Dans la première partie de ce travail, nous avons tenté de montrer comment l'évolution de la politique des transports urbains à Marseille avait abouti à la mise à l'écart presque complète des ouvriers de l'usage du réseau de transports collectifs pour ce qui est de leurs déplacements domicile-travail, ce phénomène ayant été amplifié par la mise en oeuvre de la première ligne du métro. Cette évolution a pu être mise en relation avec les transformations du mode de développement urbain et du système politique local.

Il s'agit maintenant d'analyser l'actualisation de ces processus au plan des pratiques et des modes de vie des ouvriers marseillais. Pour ce faire, nous avons opté pour l'étude d'un cas, celui des industries portuaires. En effet, les travailleurs du port, qu'ils soient ou non qualifiés, sont représentatifs des pratiques de mobilité et d'indépendance vis à vis du patronat qui caractérisent de longue date des ouvriers marseillais ; du fait de son rôle dans la formation du prolétariat marseillais, le port a par ailleurs constitué très tôt le principal lieu d'affrontement des systèmes d'hégémonie locaux, et un lieu d'unification des divers courants et traditions du mouvement ouvrier : notamment le syndicalisme révolutionnaire d'une part, implanté surtout dans la métallurgie (dont relève partiellement la réparation navale) et le clientélisme clanique d'autre part (dont les dockers ont été la principale base sociale). Il s'agit donc d'un lieu d'observation privilégié pour l'étude des transformations récentes

de la classe ouvrière marseillaise, de ses conditions d'emploi, ses pratiques syndicales, ses modes de vie et ses pratiques de déplacement.

Toutefois, et afin de saisir mieux la portée d'une telle étude de cas, il est indispensable au préalable d'apporter quelques éléments sur l'espace ouvrier marseillais, en ce qui concerne les rapports emploi-résidence et les migrations alternantes tout au moins.

La mesure statistique de la distribution spatiale de l'emploi, de la résidence, et des migrations alternantes par catégories socio-professionnelles met en lumière la situation originale de la classe ouvrière et tout particulièrement des ouvriers qualifiés, vis à vis des autres catégories d'actifs. Par ailleurs, une approche statistique de la distribution résidentielle des salariés de l'industrie menée à partir d'un échantillon d'établissements confirme la spécificité de l'espace des ouvriers de métier .

### 1. La distribution spatiale de l'emploi et de la résidence

La distribution spatiale de l'emploi et de la résidence selon les catégories socioprofessionnelles peut être mesurée à l'aide d'un indicateur : le coefficient de dispersion, qui mesure l'inégale répartition d'un arrondissement à un autre, des actifs d'une catégorie socio-professionnelle donnée, comptabilisés au lieu de travail et au lieu de résidence (cf. tableaux page 253 et cartes p. 255).

. Il apparaît ainsi que les emplois d'ouvriers, pris dans leur ensemble, sont mieux répartis dans l'agglomération que ceux des autres catégories d'actifs. Et cela tient à la distribution géographique des emplois d'ouvriers qualifiés, qui sont plus dispersés dans la ville que ceux de

Distribution spatiale de l'emploi et de la résidence selon  
les catégories socio-professionnelles en 1975

Emploi : pourcentage de chaque arrondissement par catégorie socio-professionnelle

Résidence : Pourcentage de chaque arrondissement par catégorie socio-professionnelle

C.S.P. ARR.	O.N.G.	O.Q.	OUVR.	EMPL.	C. MOYEN	C. SUPER.
1 <sup>er</sup>	10,7	10,2	10,4	19,8	12,0	14,4
2	15,2	9,2	13,1	10,4	6,4	8,5
3	6,7	6,2	6,2	11,2	8,7	8,3
4	3,5	4,2	3,9	3,2	3,4	8,4
5	4,6	4,8	4,6	4,4	3,1	6,8
6	5,6	7,3	6,4	15,2	13,4	14,9
7	2,7	3,6	3,2	2,5	3,4	3,8
8	6,3	8,1	7,1	7,5	9,8	11,2
9	3,8	4,9	4,3	4,8	7,7	8,1
10	6,9	6,5	6,6	3,6	4,5	4,7
11	6,3	5,7	5,9	2,3	3,1	1,7
12	2,9	3,2	3,1	1,8	2,9	2,3
13	3,3	3,4	3,3	2,5	3,9	3,6
14	7,4	6,9	6,9	3,8	4,8	3,7
15	10,9	13,3	12,0	5,2	7,5	5,6
16	3,3	2,7	2,9	1,3	1,3	1,0
Coeff. de disp.	0,56	0,45	0,49	0,82	0,52	0,63

O.N.G.	O.Q.	OUVR.	EMPL.	C. MOYEN	C. SUP.	
7,6	5,3	6,5	4,4	3,9	5,3	
6,0	3,9	5,2	3,7	2,3	1,9	
6,0	5,2	5,6	6,2	4,8	3,3	
4,6	5,3	4,4	7,3	8,0	7,9	
4,6	4,5	4,3	6,7	3,5	3,6	
3,5	3,6	3,5	5,8	6,7	8,7	
2,9	3,9	3,6	5,8	6,5	8,5	
4,7	5,3	4,9	7,1	10,4	19,5	
4,8	6,3	5,6	7,8	10,8	13,1	
6,7	6,9	6,7	6,2	4,5	4,5	
6,3	6,7	6,3	6,4	4,1	2,5	
4,4	6,3	5,4	9,6	7,8	6,8	
10,1	9,2	9,7	8,8	7,4	4,7	
9,8	9,5	9,4	8,6	6,3	2,3	
15,8	14,9	15,0	9,0	6,3	2,8	
3,8	3,2	3,4	1,7	1,0	0,6	
Coeff. de disp.	0,50	0,45	0,46	0,32	0,41	0,82

Ratio Emploi/résidence selon les  
arrondissements par catégories  
socio-professionnelles

C.S.P. ARR.	O.N.G.	O.Q.	OUVR.	EMPL.	C. MOYEN	C. SUPER.
1 <sup>er</sup>	1,4	1,9	1,6	4,5	3,1	2,4
2	2,5	2,2	2,4	2,5	2,9	4,5
3	1,1	1,1	1,1	1,9	1,7	2,3
4	0,2	0,8	0,8	0,5	0,5	0,6
5	1,9	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
6	1,6	2,0	1,7	3,0	1,9	1,7
7	1,0	1,0	0,9	0,5	0,7	0,6
8	1,2	1,5	1,4	1,1	0,9	0,6
9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8	0,7
10	1,7	1,0	1,0	2,6	0,8	1,0
11	1,1	0,9	1,0	0,6	0,6	0,7
12	0,7	0,6	0,6	0,3	0,4	0,4
13	0,5	0,5	0,5	0,4	0,6	0,8
14	0,8	0,8	0,8	0,5	1,0	1,9
15	0,7	0,9	0,9	0,6	1,0	1,7
16	0,7	0,9	0,8	0,8	1,3	1,3
Coeff. de disp.	0,975	0,667	0,975	0,986	0,130	0,174

toutes les autres catégories, à la différence des emplois d'ouvriers non qualifiés qui eux ne sont pas mieux distribués que ceux des cadres, moyens ou supérieurs. C'est la catégorie des employés dont les emplois sont les plus concentrés (près de la moitié dans les 1er, 2ème et 6ème arrondissements), sensiblement plus, d'ailleurs, que ceux des cadres.

. L'espace de résidence est à l'inverse, beaucoup moins ségrégué pour les employés que pour les ouvriers et pour les cadres supérieurs-professions libérales. Par contre, à l'intérieur de la catégorie ouvrière, ce sont encore les ouvriers qualifiés qui connaissent la distribution la moins ségréguée. Les cadres supérieurs et professions libérales se singularisent par une très forte concentration au Sud de la ville (environ un tiers habite dans les 8ème et 9ème arrondissements).

. La confrontation, arrondissement par arrondissement des effectifs d'actifs résidents et d'emplois (ratio emplois/actifs résidents), et le calcul du coefficient de dispersion de ce ratio, font apparaître des déséquilibres plus fréquents chez toutes les catégories non ouvrières. Et ce sont encore les ouvriers qualifiés qui bénéficient de la meilleure distribution de l'emploi et de la résidence.

L'approche quantitative de la répartition spatiale de l'emploi et de la résidence pourrait donc suggérer un moindre éclatement des espaces de travail et d'habitat des ouvriers et par là-même une moindre amplitude de leurs migrations alternantes. Il n'en est rien, et il convient de rendre compte de cet apparent paradoxe.

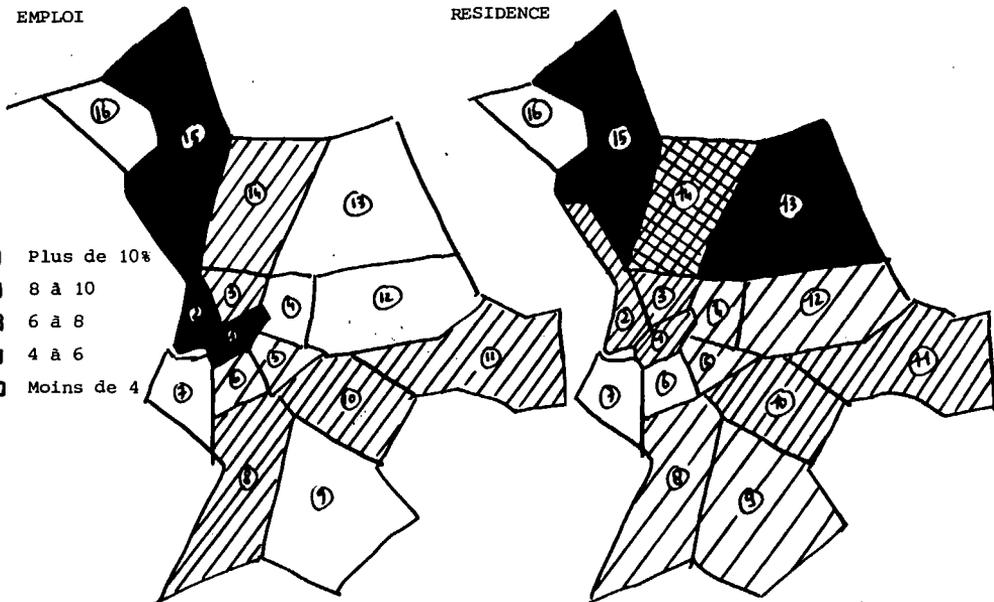
Distribution spatiale de l'emploi et de la résidence selon les CSP

OUVRIERS NON QUALIFIES

EMPLOI

RESIDENCE

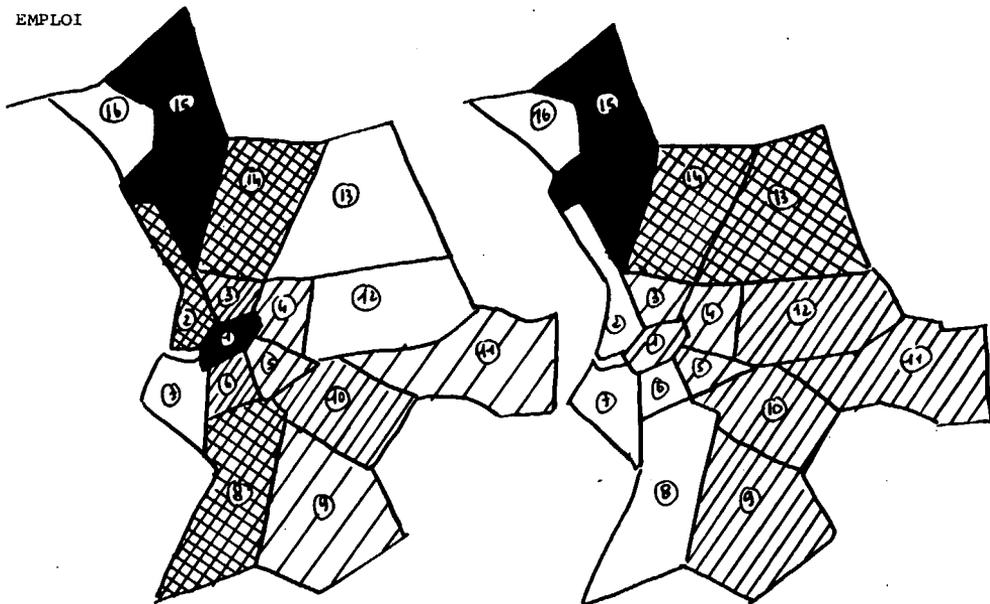
- Plus de 10%
- ▨ 8 à 10
- ▩ 6 à 8
- ▧ 4 à 6
- Moins de 4



OUVRIERS QUALIFIES

RESIDENCE

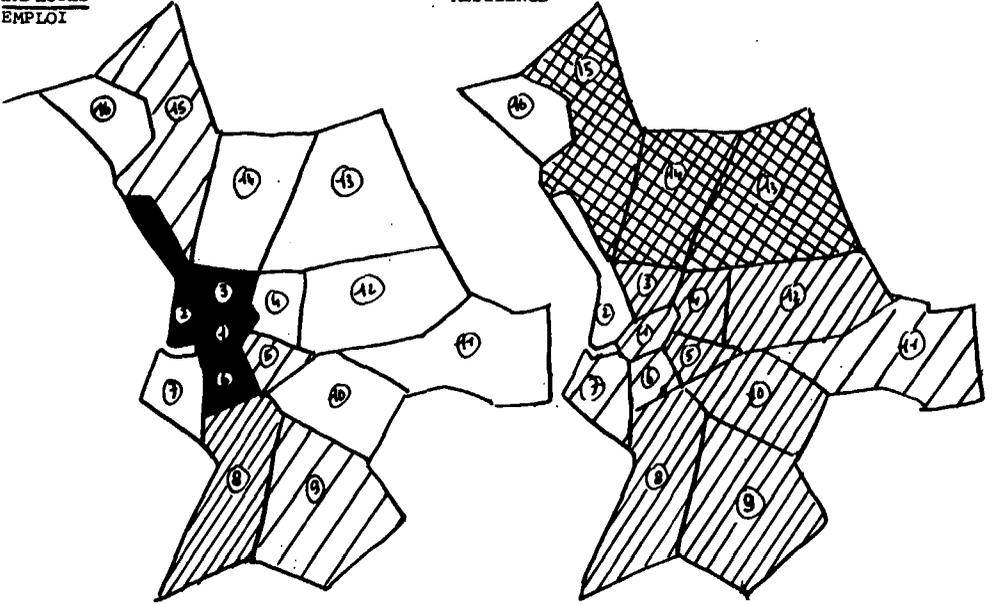
EMPLOI



## Distribution spatiale de l'emploi et de la résidence selon les CSP

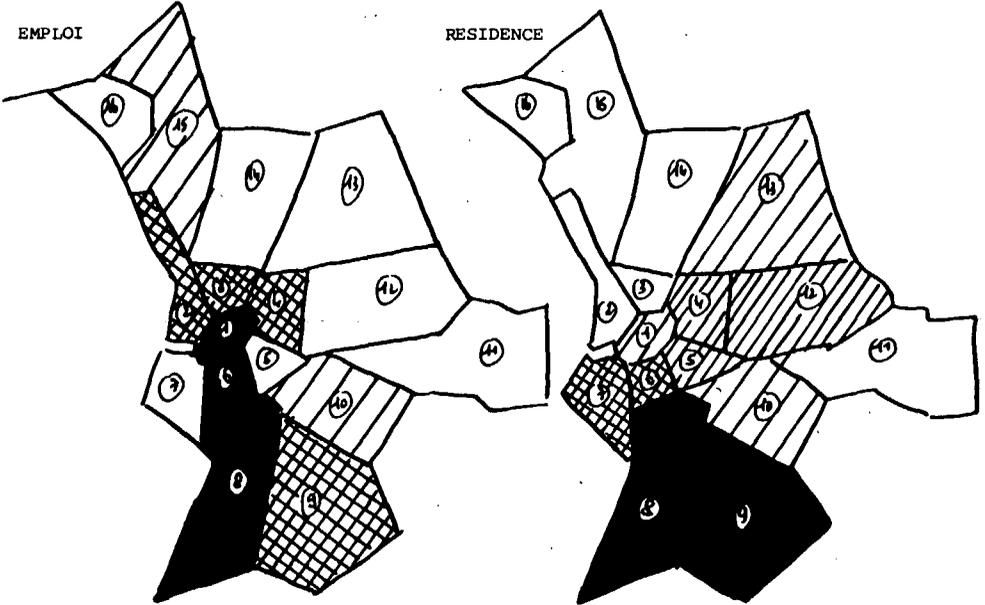
EMPLOYES  
EMPLOI

RESIDENCE

CADRES SUPERIEURS ET PROFESSIONS LIBERALES

EMPLOI

RESIDENCE



2. Les déplacements domicile-travail selon les catégories socio-professionnelles

Un indicateur de la mobilité quotidienne de la main d'oeuvre est fourni par le taux d'actifs travaillant en dehors de leur arrondissement de résidence, du secteur de résidence ou même de la commune.

Les ouvriers, pris dans leur ensemble, apparaissent alors aussi mobiles que les autres catégories, la mobilité des ouvriers qualifiés s'établissant à un niveau supérieur à celle des employés et proche de celle des cadres :

	Travaillent hors de l'arrondissement de résidence	Travaillent hors du secteur de résidence (1)	Travailleurs hors de la commune de résidence
Ouvriers non qualifiés	61,0	45,7	5,2
Ouvriers qualifiés	69,7	54,8	8,7
Ouvriers, ensemble	65,9	49,9	6,8
Employés	71,0	48,5	2,9
Cadres moyens	71,9	52,7	5,7
Cadres supérieurs et professions libérales	72,9	51,7	6,4

Si l'on observe une mobilité des ouvriers assez proche de celle des autres catégories de travailleurs alors que les déséquilibres emploi-résidence de l'espace ouvrier sont moins accusés, c'est que des échanges s'opèrent entre des zones présentant un équilibre apparent habitat-emploi.

(1) Découpage de la commune en cinq secteurs : Centre (les sept premiers arrondissements), Sud (8ème et 9ème), Est (10ème et 11ème), Nord-Est (12ème et 13ème) et Nord (14ème, 15ème et 16ème).

On peut en déduire que les déterminants des déplacements domicile-travail sont différents pour les diverses catégories socio-professionnelles : pour les employés, il y a un jeu plus immédiat de la simple dissociation spatiale des principaux pôles d'emploi vis à vis de l'espace résidentiel, pour les ouvriers un jeu plus complexe entre le marché du travail et la localisation de l'habitat.

La comparaison de la structure des migrations alternantes selon les catégories de travailleurs, du point de vue du volume et du sens des échanges entre les grands secteurs de la commune, confirme la diversité des rapports spatiaux emploi-résidence selon l'appartenance socio-professionnelle.

Les ouvriers, qualifiés ou non qualifiés, se distinguent des employés par le moindre déséquilibre des migrations radiales dans le sens périphérie-centre, les déplacements dans le sens centre-périphérie étant relativement plus nombreux, surtout sur les axes Nord et Est (cartes, p. 259). Les ouvriers qualifiés se distinguent également des employés par la relative intensité des déplacements "de rocade", entre les divers secteurs périphériques de la ville : ces derniers sont proportionnellement deux fois plus nombreux (1).

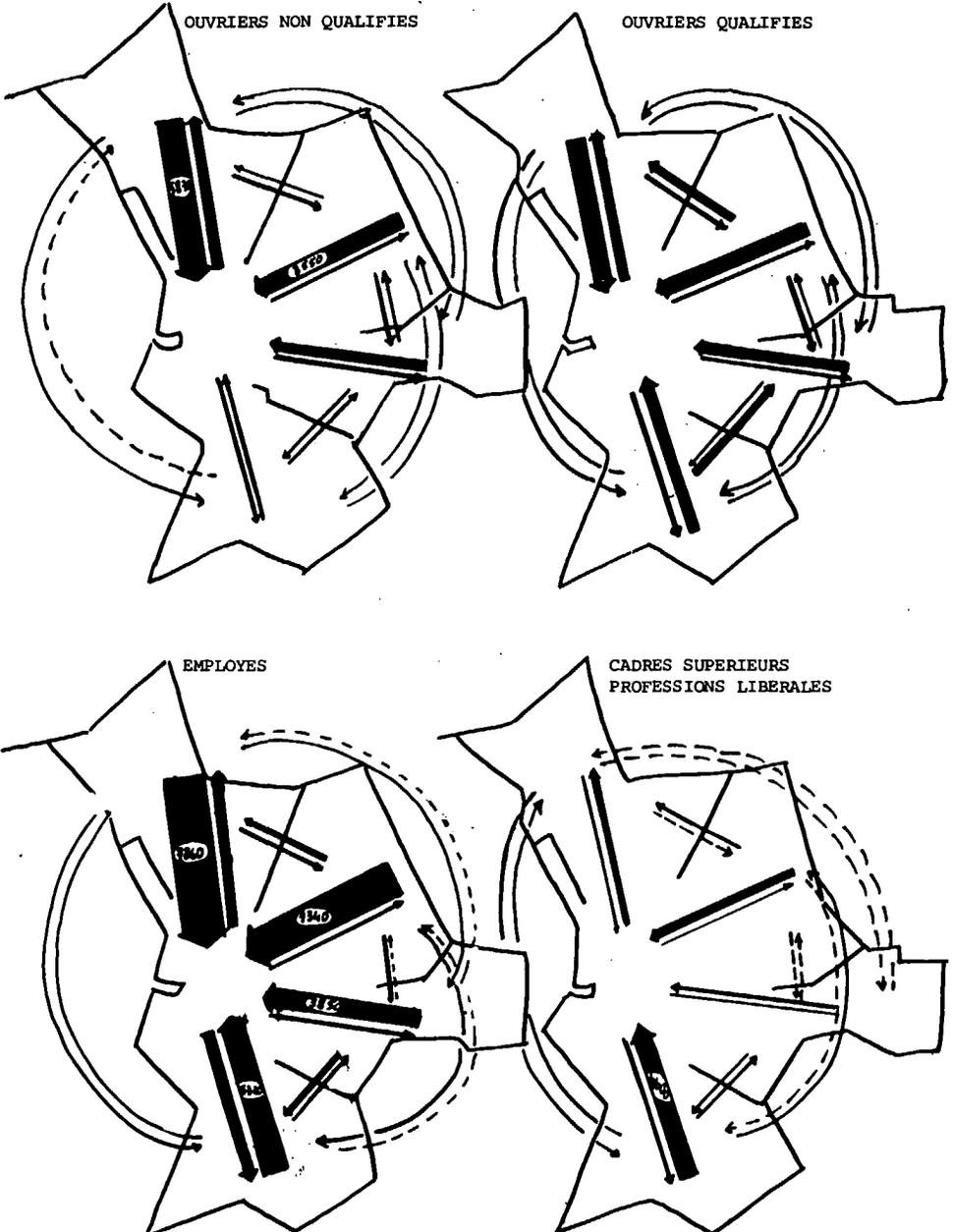
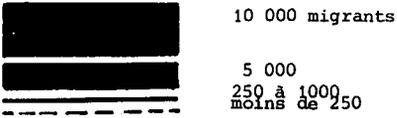
(1) Structure des migrations intra-communales selon les CSP

CSP	Migrations entre secteurs			
	Total	% de l'ensemble	dont % dans le sens centre-périphérie	dont % dans le sens périph.-périphérie
ONQ	57 275	38,8	87,9	12,1
OQ	54 500	45,5	61,3	28,7
Employés	78 705	43,7	85,2	14,8
Prof. lib. Cad. sup.	29 905	44,3	68,8	21,2

Source : INSEE, RGP, 1975 : Exploitation du programme Migralt.

Structure des migrations alternantes intra-communales selon les CSP

(échanges entre grandssecteurs de la commune)



Ces distinctions confirment la remarque précédente : les déplacements domicile-travail des employés résultent directement de la distribution spatiale des principaux pôles d'emploi (concentrés au centre et au Sud de l'agglomération) relativement à l'espace résidentiel situé en périphérie, d'où la prépondérance absolue des migrations dans le sens périphérie-centre. Les déplacements des ouvriers, dont l'espace de travail est nettement moins concentré, sont relativement plus diversifiés et s'effectuent fréquemment dans le sens centre - périphérie voir entre secteurs périphériques pour les ouvriers qualifiés. Ils résultent du fonctionnement complexe, à l'échelon de toute l'agglomération, du marché de main d'oeuvre et du marché du logement.

Les cadres moyens effectuent des déplacements dont l'allure générale s'apparente davantage à ceux des ouvriers qu'à ceux des employés, sans doute du fait qu'ils travaillent en nombre dans les secteurs industriels du Nord et de l'Est de la ville : leurs migrations quotidiennes sont ainsi relativement fréquentes dans les sens centre-Nord et Centre-Est.

Quant aux cadres supérieurs et aux professions libérales, ils se distinguent de toutes les autres catégories par la prépondérance de l'axe Sud-Centre sur tous les autres axes de migrations.

Cette différenciation sociale de la structure des migrations alternantes éclaire davantage encore la signification de la politique des transports urbains étudiée au cours de la première partie : priorité de fait à l'automobile pour les ouvriers, avec l'absence de liaison de rocade en transports collectifs et la politique de voirie rapide menée sur les grands axes radiaux du Nord et de l'Est, et sur quelques axes de rocade ; priorité aux axes centre-Nord Est et centre-Sud et donc aux catégories d'employés et de cadres dans la mise en place du métro.

### 3. Ouvriers qualifiés et ouvriers non qualifiés : des espaces et des déplacements différenciés

On observe au sein de la classe ouvrière elle-même un phénomène identique à celui relevé à l'échelon de l'ensemble des catégories de travailleurs : une distribution globalement plus équilibrée de l'emploi et de la résidence sur le territoire communal n'aboutit pas à une moindre fréquence des migrations alternantes. Ainsi, les ouvriers qualifiés dont l'espace d'emploi et de résidence apparaît mieux réparti se déplacent en plus forte proportion, et plus loin que les ouvriers non qualifiés (tableau p. 262).

Un seul des seize arrondissements échappe à la règle, le premier, où résident nombre de travailleurs immigrés travaillant dans un autre arrondissement.

Le quinzième arrondissement offre par contre un bon exemple de coexistence d'un déficit d'emplois plus accusé pour les ouvriers non qualifiés (coefficient emploi/actifs résidents de 0,7 contre 0,9 aux ouvriers qualifiés) avec une moindre fréquence des migrations pour cette catégorie (54,7 % contre 59,7 % aux ouvriers qualifiés).

C'est dans le secteur Est que l'on observe le mieux l'opposition entre les deux catégories d'ouvriers, les taux de migrants étant de 15 à 20 % supérieurs chez les ouvriers qualifiés tandis que l'équilibre global emploi-résidence est approximativement réalisé pour les uns et les autres.

Ce sont donc les rapports habitat-travail des ouvriers qualifiés qui sont les plus typiques de ceux qui spécifient la catégorie ouvrière prise dans son ensemble au regard des autres catégories d'actifs : une relative imbrication de l'emploi et de la résidence au sein d'espaces mixtes accompagnée pourtant d'échanges nombreux entre arrondissements et secteurs de l'agglomération.

Ouvriers qualifiés et non qualifiés : ségrégation spatiale de l'emploi et de la résidence et mobilité quotidienne

	RATIO EMPLOI/RESIDENCE		POURCENTAGE TRAVAILLANT			
	O.N.Q.	O.Q.	DANS L'ARROND. DE RESIDENCE		DANS LE SECTEUR DE RESIDENCE	
			O.N.Q.	O.Q.	O.N.Q.	O.Q.
1	1,4	1,9	33,9	41,2	64,8	71,2
2	2,5	2,2	46,9	37,6	75,0	62,4
3	1,1	1,1	36,0	27,4	70,6	58,0
4	0,9	0,8	26,6	24,2	66,0	55,3
5	1,2	1,1	35,5	26,8	70,2	63,8
6	1,6	2,0	38,4	36,9	70,9	64,7
7	1,0	1,0	47,6	31,0	87,1	67,0
8	1,2	1,5	51,1	39,5	57,9	45,4
9	0,8	0,8	45,2	31,3	51,8	45,0
10	1,1	1,0	49,7	34,9	56,0	40,9
11	1,1	0,9	54,9	37,3	65,0	47,8
12	0,5	0,6	33,7	27,9	35,8	30,5
13	0,5	0,5	33,1	26,9	34,2	28,7
14	0,8	0,8	38,6	28,5	48,6	55,2
15	0,7	0,9	45,9	40,3	53,5	52,4
16	0,7	0,8	53,2	40,0	66,2	59,8
Coef de disp.	0,075	0,067	TOTAL 39,0	30,3	54,3	45,2

Pour cerner de manière plus précise cette originalité, une approche menée à un échelon plus fin, celui des établissements industriels et des secteurs d'activité, s'avère indispensable.

4. La distribution résidentielle des salariés de l'industrie : spécificité des ouvriers de métier

La distribution résidentielle des salariés des établissements industriels marseillais se différencie selon le type de localisation des établissements et selon leur branche d'activité (tableau p. 265).

Les établissements du XVIème arrondissement se singularisent par une "autarcie" très marquée, qui exprime le cumul d'une position géographique très périphérique et isolée et d'une activité industrielle à laquelle correspond un système résidentiel proche.

On retrouve avec certaines entreprises de la vallée de l'Huveaune (9ème arrondissement), sous une forme moins accentuée, une même tendance à la limitation du système résidentiel à l'horizon du quartier ; mais on observe, dans ce secteur trois types d'entreprises distincts : parmi celles qui sont le plus repliées sur le secteur considéré, il y a d'une part des entreprises de la chimie dont la main d'oeuvre stable est fixée dans les quartiers d'autre part des industries alimentaires dont la main d'oeuvre, généralement féminine, est peu stable mais localisée près de l'usine parce que le coût en temps et en argent de déplacements plus longs serait incompatible avec les budgets (budget financier et budget-temps) de ces femmes. Un troisième type d'entreprises (Coder, Baudoin), présente des systèmes résidentiels plus dispersés et s'apparente aux établissements employeurs d'ouvriers de métier que l'on observe surtout dans

15ème arrondissement.

Le 15ème arrondissement rassemble les entreprises qui font le plus appel à un marché de main-d'oeuvre à l'échelle de l'agglomération ; en gros, un tiers des salariés de ces entreprises (de métallurgie dans leur grande majorité) habitent dans le 15ème, alors que les trois quarts des salariés des entreprises du 16ème habitent le 16ème, un quart dans les arrondissements centraux, un cinquième dans la couronne nord-est. Nous disposons, pour la principale entreprise de la réparation navale de données détaillées croisant appartenance socio-professionnelle et distribution résidentielle. Il apparaît que cette relative dispersion résidentielle est bien le fait des ouvriers eux-mêmes, et non seulement des cadres et ETAM :

Résidence	Catégorie		
	Ouvriers	E.T.D.A.M.	Cadres
1er	1,0	1,1	1,5
2	3,1	4,1	2,9
3	6,1	3,0	1,5
4	2,4	3,8	8,8
5	1,4	3,0	4,4
6	1,6	1,5	4,4
7	2,5	3,0	8,5
8	1,5	1,9	13,2
9	1,8	1,9	5,8
10	2,0	1,5	1,5
11	1,7	1,1	0
12	1,5	2,3	4,4
13	6,6	5,3	1,5
14	12,8	10,9	7,4
15	34,0	29,3	7,4
16	9,2	7,9	4,4
Hors Marseille	11,5	16,5	22,1

Distribution résidentielle des salariés des principales entreprises industrielles marseillaises (1973)

Etablissement	Arr.	Branche d'act.	Proportion de salariés résidant						
			arr. de l'établ.	secteur centre (1-7e)	Sud (8e, 9e)	Est (10e 11e)	Nord-Est (12-14e)	Nord (15-16e)	Hors Marseille
Baudoin	10e	Constr.n.	35,7	17,3	14,3	48,2	10,2	2,0	7,9
Coder	11e	Constr. mécan.	30,9	13,8	6,0	47,8	9,1	1,6	21,7
Ug.Kuhlman	11e		53,6	12,5	3,6	60,7	0	1,8	21,4
Procida	11e	Chimie	43,7	13,8	3,2	51,9	10,8	1,3	19,6
Rivoire et Carret	11e	Alim.	56,8	11,2	3,3	71,0	7,5	0,8	6,2
Prior	11e	Alim.	50,5	6,1	4,2	67,3	9,8	0	12,6
Sopad-Nestlé	11e	Alim.	27,3	6,5	1,9	32,0	5,8	0,5	53,3
Métalinox	14e	Constr. mécan.	27,7	17,6	2,5	1,7	36,1	25,2	16,8
SPAT	15e	Rép. nav.	30,7	23,1	3,9	2,9	18,5	40,5	11,1
Paoli	15e	Rép. nav.	20,2	35,3	5,8	3,5	21,4	23,7	10,4
Alsthom	15e	Constr. mécan.	40,5	28,6	3,4	4,2	12,6	48,1	6,9
Electric-Flux	15e	Equ.élec.	8,5	30,4	12,4	10,0	19,5	11,7	16,1
Noël et Pellegrini	15e	Constr. mécan.	35,1	24,3	3,4	1,4	18,9	37,8	14,2
Gén.Sucrière	15e	Alim.	39,4	24,1	4,1	1,5	15,4	43,8	11,1
Salador	15e	Alim.	35,9	21,7	6,2	3,3	26,1	38,0	4,7
Lafarge	16e	Matér. constr.	73,9	3,6	2,6	0,5	2,8	81,8	8,7
Ug.Khlm.Est	16e		76,6	4,1	1,1	0,7	2,1	80,9	11,1
Port (1)				34,6	4,2	2,8	17,9	34,7	5,7

(1) Salariés du Port autonome, dockers ; les lieux de travail se situent dans les 2ème, 15ème et 16ème arrondissements.

Il serait nécessaire d'effectuer des observations plus approfondies pour déterminer les tendances selon lesquelles les rapports des différentes entreprises industrielles à leurs marchés de main d'oeuvre se transforment. Il semble que les entreprises de matériaux de construction ou de chimie que l'on rencontre dans le 15<sup>ème</sup> ou le 11<sup>ème</sup> arrondissement se rattachent de moins en moins nettement au modèle du coron sans pour autant qu'elles trouvent un intérêt nouveau à leur insertion dans le tissu d'une grande agglomération. Les quelques entreprises de ce type qui sont localisées à Marseille ne se différencient pas sensiblement de celles que l'on trouve, loin d'une grande agglomération, à Port-de-Bouc, à Salins-de-Giraud, à Gardanne, avec, dans chacun de ces cas, une population ouvrière dont une proportion de plus en plus faible habite les logements anciens bâtis à proximité de l'usine. Les entreprises utilisatrices d'ouvriers de métiers ont un caractère marseillais beaucoup plus affirmé. en ce sens qu'elles développent des échanges nombreux avec un marché de main-d'oeuvre qui s'étend sur l'ensemble de l'agglomération marseillaise (les quartiers sud exceptés). Il faut souligner que le centre-ville lui-même, bien qu'il ne compte plus d'entreprises industrielles de grande taille, continue d'héberger une part importante des ouvriers des grandes concentrations industrielles marseillaises utilisatrices d'ouvriers de métier.

Les ouvriers qualifiés, malgré une ségrégation globale (à l'échelle de l'agglomération) moindre des espaces d'emploi et de résidence que celle des autres catégories de travailleurs, se déplacent en forte proportion, mais de manière différente au plan de la répartition spatiale des flux : les flux dans le sens centre-périphérie sont moins déséquilibrés que ceux des employés et des cadres, les flux entre secteurs périphériques sont plus importants. Sur ce dernier point, on retrouve le même phénomène qu'en région parisienne, où la décentralisation simultanée des

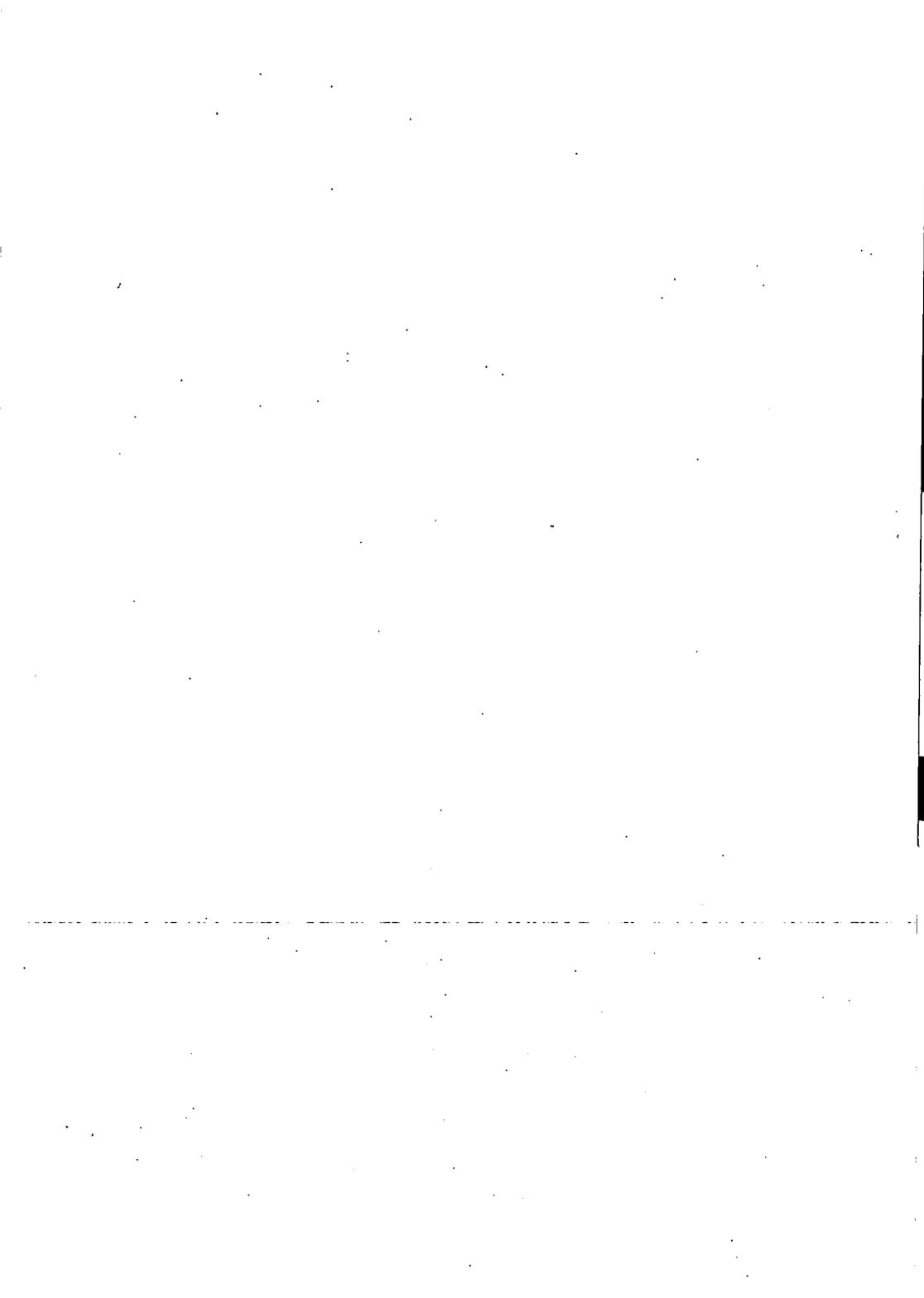
emplois industriels et de l'habitat ouvrier provoque l'extension des migrations entre banlieues, avec la même inadaptation des politiques de transports collectifs à ce type de déplacement. Les exigences liées aux migrations quotidiennes ouvrières semblent ainsi absentes de la planification des transports en commun. Abandonnés objectivement aux moyens individuels de déplacement, les ouvriers vont en même temps trouver des conditions de transports relativement moins défavorables que les autres salariés pour qui la prépondérance numérique, l'homogénéité des flux et des horaires va favoriser la saturation de la circulation.

Les observations statistiques permettent de formuler les hypothèses nécessaires à l'explication de l'opposition entre ouvriers qualifiés et ouvriers non qualifiés. La nature "banale" des emplois non qualifiés permet aux entreprises de trouver la main-d'oeuvre nécessaire à proximité, dans le même temps où elle amène les salariés à se contenter des emplois les moins éloignés. Par ailleurs, ce sont des emplois où l'on trouve le plus de travailleurs (femmes, jeunes, immigrés) "captifs" des transports collectifs.

C'est, par contre, chez les ouvriers qualifiés que l'on va trouver les conditions qui rendent le plus nécessaires (de par les exigences en matière d'emploi) et possibles (de par la motorisation massive intervenue dès les années soixante), les déplacements quotidiens les plus longs.

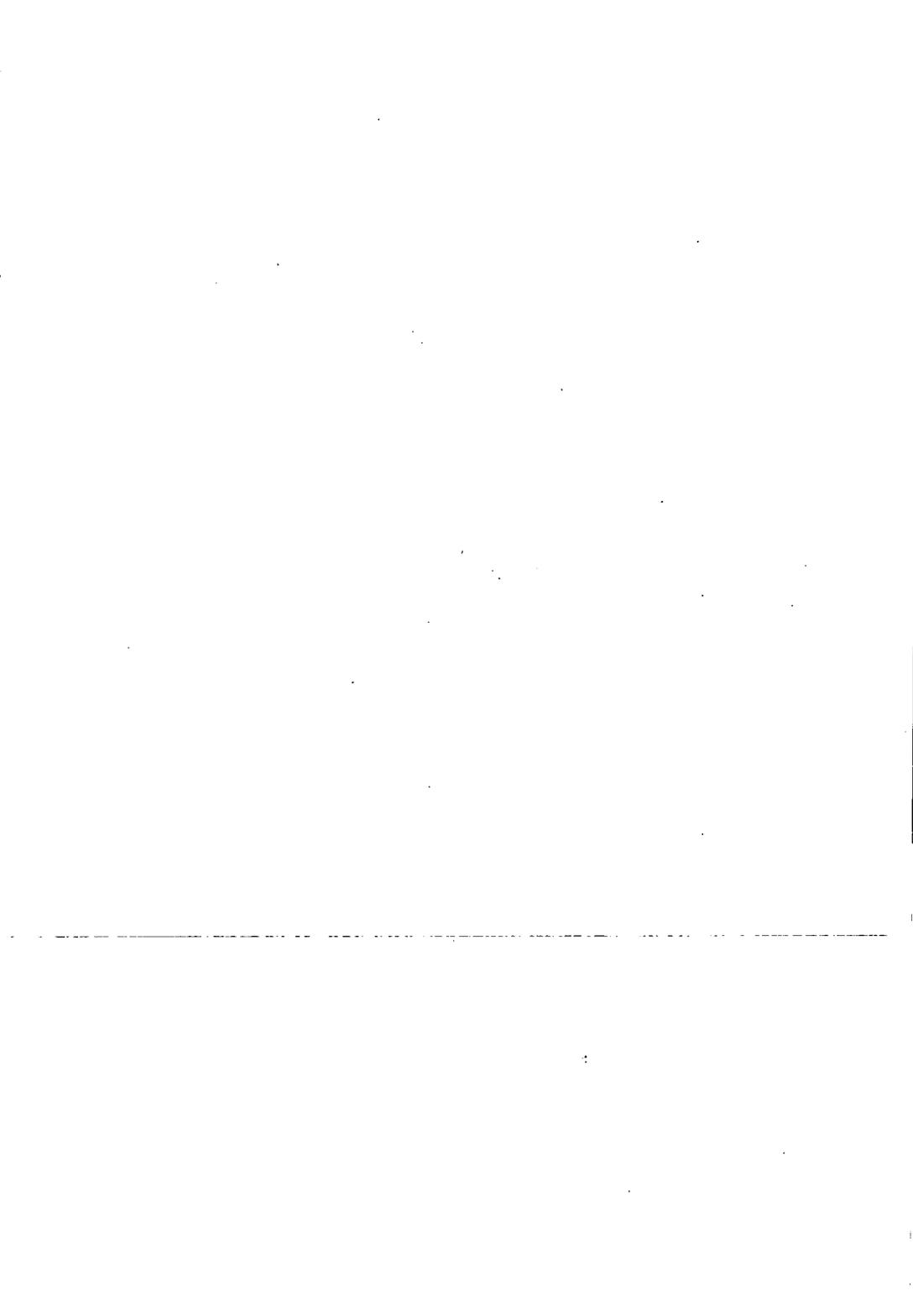
Il s'agit maintenant de comprendre "de l'intérieur" comment se structurent les rapports habitat-travail des ouvriers qualifiés marseillais, à partir d'une étude de cas, celui des ouvriers des industries portuaires (1).

(1) Note sur l'échantillon des travailleurs du port interviewés. Une trentaine d'ouvriers (20 ouvriers de la réparation navale et 12 dockers) ont été interrogés à l'aide d'un guide d'entretien centré sur la vie quotidienne et sur l'histoire de vie. Ils ont été choisis de manière à représenter les principaux types de travailleurs, qu'une approche statistique des caractéristiques de la main-d'oeuvre à partir des fichiers d'établissements nous a permis de repérer: notamment la qualification - l'ancienneté, la situation familiale et résidentielle, l'origine géographique et l'âge.



SECTION I

LES DOCKERS



CHAPITRE IL'HISTOIRE D'UNE DEMARGINALISATION DIFFICILE

Pour ce qui est de l'évolution du milieu docker comme pour les autres domaines, le cas marseillais s'inscrit, à sa manière, dans un processus d'ensemble qui dépasse même ici l'échelon national : le caractère international du trafic maritime, de la technologie de la navigation et des techniques de manutention se traduit par une certaine unité quant aux modifications des conditions d'emploi de la main d'oeuvre dans les ports. Les fluctuations quotidiennes du trafic portuaire se sont traduites par la mise en place dans les grands ports de vastes marchés de la main d'oeuvre occasionnelle, dont la condition était typique du sous-prolétariat jusqu'aux environs du premier tiers du XXe siècle. A partir de cette période l'essor des luttes revendicatives des dockers aboutit à un renversement progressif de la situation ; dans les pays hautement industrialisés tout au moins, la majorité des dockers obtenant une série d'avantages sociaux qui rend désormais leur condition assimilable à celle des ouvriers les mieux protégés. La conjugaison d'une pression ouvrière, particulièrement efficace compte tenu de la place stratégique des

ports dans la vie économique dès lors que les dockers sont puissamment organisés, et de certaines exigences patronales en matière de contrôle et de stabilisation de la main d'oeuvre, amènent les Etats à intervenir dans le sens d'une réglementation du marché de la force de travail : cette réglementation définit en général deux catégories de main d'oeuvre, l'une étant prioritaire à l'embauche et l'autre n'intervenant qu'en cas de besoin (1). Mais, dans les années soixante, si l'on observe dans la plupart des pays industriels des conflits importants liés à des tentatives d'origine gouvernementale ou patronale de réorganisation de ces systèmes, les particularités nationales des relations professionnelles donnent à ces conflits des formes et des issues très diverses. Notamment parce que la collaboration des organisations syndicales aux réformes entreprises s'avère plus délicate en France qu'aux U.S.A. ou en Grande-Bretagne (1).

En France même, les dockers présentent des originalités d'un port à l'autre, et notamment les dockers de Marseille vis à vis de dockers des autres ports. Pour se contenter d'une rapide comparaison concernant le XXe siècle, les dockers marseillais se sont stabilisés plus tardivement (compte tenu du poids considérable des vagues successives d'immigration dans la constitution du milieu portuaire marseillais) et le rapport des forces entre syndicats et les employeurs a connu des fluctuations plus importantes. Ces deux phénomènes apparaissent d'ailleurs inter-dépendants.

(1) Voir à ce sujet Yves DELAMOTTE, Changements dans les règles et pratiques de travail des dockers : USA, Grande-Bretagne, France, in Hommage à G. Friedmann, Gallimard. Aux USA, c'est à partir de 1934 que, sur la côte Ouest, les grèves de dockers débouchent sur le contrôle syndical de l'embauche. En France, comme en Grande Bretagne, c'est en 1947 que sont adoptées les lois définissant deux catégories de dockers "professionnels" et "occasionnels" en France, "réguliers" et temporaires" en Grande Bretagne.

Au Havre et à Dunkerque par exemple l'emploi de docker bénéficie d'un prestige déjà ancien, il se transmet depuis longtemps de père en fils tandis qu'à Marseille, la condition de docker était particulièrement précaire et décriée(1) jusqu'à la seconde guerre mondiale au moins. Et c'est d'abord dans des contextes nationaux (la montée du Front Populaire, la libération, 1968) que le mouvement ouvrier docker de Marseille parviendra à renverser la situation en sa faveur.

Plusieurs documents et témoignages permettent de décrire le fonctionnement du milieu portuaire marseillais au cours de la période qui suit la liquidation de la corporation des portefaix par la puissante compagnie des docks sous le Second Empire (2) : "Alors, le cercle infernal de l'offre et de la demande put jouer, mais à sens unique, sur le marché du travail ; attirés par les salaires factices de la ville, l'invasion des départements pauvres avoisinants commença, suivie de près par l'invasion italienne. Au début, tout était parfait ; cette main d'oeuvre arrivait robuste, sobre et travailleuse ; elle était vite embauchée ; par la vitesse acquise, les bonnes traditions professionnelles continuaient. Mais le flux augmentait toujours ; à cette main d'oeuvre de choix, déjà trop nombreuse, s'ajoutaient en outre les gens douteux attirés par ce métier où l'on ne travaillait que lorsqu'on le voulait. Il y eut bientôt trop de dockers" (3).

(1) Le docker était souvent appelé le "chien des quais".

(2) Sur l'association des portefaix et son conflit avec la compagnie des docks, voir R. CORNU, D. DUPLÉIX, B. PICON, Les industries portuaires à Marseille, LEST, Aix-en-Provence, 1972, ainsi que M.-R. LOEW, Les dockers de Marseille, Economie et Humanisme, 1944.

(3) M.-R. LOEW, op. cit., p. 37.

Le développement du syndicalisme s'avère dès lors très difficile sur le port ; il faut attendre 1902 pour assister à la création d'un syndicat unique, l'Union Syndicale des Ports et Docks, un court moment puissant et actif : il défend les étrangers, obtient une première réglementation des conditions d'embauche et de travail, et même le contrôle syndical de l'embauche avant d'être désorganisé en 1904 suite à des conflits très durs sanctionnés par un lock-out patronal. Lors de la scission syndicale et politique du mouvement ouvrier, les représentants du secteur portuaire, dockers et marins choisissent majoritairement le réformisme contrairement à la plupart des autres secteurs marseillais (1). Mais c'est surtout au début des années trente que le milieu ouvrier portuaire constitue la base sociale privilégiée des pratiques clientélistes, la corruption et le gangstérisme contaminant largement jusqu'aux organisations ouvrières ; les dockers constituent alors l'essentiel de l'électorat de S. Sabiani, élu local passé à l'extrême-droite. Et c'est d'abord à partir du port que les directions nationales du PCF et de la CGTU entreprirent la reconquête du monde ouvrier à Marseille, à partir de 1934. Avec la montée du Front Populaire, les ouvriers du port témoignent alors d'une combativité importante, menant de grandes grèves quelques mois avant les autres secteurs, obtenant satisfaction sur des points importants, comme l'élection de délégués, et mettant à l'ordre du jour les questions de l'immatriculation et de la garantie minimale des ressources. Pourtant, aucun des projets de loi présentés en ce sens ne débouche, et la condition du docker marseillais n'a guère changé lorsque le R.P. Loew effectue son enquête en 1942.

(1) Voir la première partie, Section I, chapitre II.

Ce dernier rend ainsi compte de la combativité collective : "Ce fut cette égalité dans l'embauche de la main-d'oeuvre qui semble avoir été, avec les augmentations de salaires, le principe dirigeant de la politique des syndicats de dockers. En réalité, malgré les apparences, malgré des grèves fameuses, ils ne furent jamais très redoutables. Certes, ils sont capables de violences, et il est facile de les exaspérer pour un temps en leur rappelant les hasards, les risques, les injustices qui les oppriment. Mais ces colères durent peu ; elles sont inefficaces pour améliorer leur sort. Et un chèque bien placé arrange parfois tant de choses ! Un boulanger qui les connaît bien, pour être installé en plein quartier docker disait d'eux : "On dit et on croit qu'ils sont des durs ; en réalités, ils sont des mous". Comment pourraient-ils être différents ? Comment espérer d'un tel métissage professionnel une race de travailleurs capables d'une action profonde et concertée ?" (1).

Et toute l'étude du R.P. Loew montre comment le recours quotidien à une main d'oeuvre interchangeable pour l'essentiel et surnuméraire le plus souvent, comme réponse patronale au caractère variable et aléatoire des travaux de manutention, engendre la multiplication des clivages, d'abord entre nationalités ensuite entre divers degrés de stabilité et de spécialisation : "On comprend que l'embauche soit le point névralgique du port : trop d'hommes pour le trafic ; un marché du travail (jamais le terme n'a été plus cruellement exact) à recommencer chaque jour, une et deux fois. A cela s'ajoute la difficulté de répartir le travail" (1).

Aussi les propositions de réformes formulées par le R.P. Loew comme les revendications syndicales qui sont, pour l'essentiel reprises dans le statut de 1947 introduisent une rupture fondamentale vis à vis de l'ancien système, en définissant un corps de dockers "professionnels" prioritaires à l'embauche et bénéficiaires d'une indemnité

(1) M. Loew, op. cit.

de garantie: Pour autant, les effets de cette rupture ne sont ni immédiats ni mécaniques : la période de la libération passée, le port de Marseille est le lieu d'une répression très sévère d'un mouvement ouvrier qui se singularise alors par sa combativité exceptionnelle. Cette répression s'abat en deux temps, d'abord en 1947, et surtout en 1950, suite aux grèves contre la guerre d'Indochine.

En effet, ce sont alors les seuls dockers français à appliquer "jusqu'au bout", le mot d'ordre de refus d'embarcation des armes pour l'Indochine, et sont de ce fait en proie à une répression sévère qui liquide la direction syndicale... Tout au long des années cinquante, le patronat portuaire de Marseille est celui qui dispose de la plus grande marge de manoeuvre : pour faire face à l'essor du trafic maritime, et dans un contexte de mécanisation rapide des opérations, il développe le recours aux dockers occasionnels, des entreprises de manutention recrutent des salariés non dockers, l'embauche de dockers permanents des entreprises de manutention s'accroît, autant de phénomènes qui tendent à limiter l'effectif des professionnels (1). Pour les professionnels eux-mêmes,

(1) L'existence d'un corps permanent de salariés dans les entreprises de manutention est une tradition locale, unique en France. Initialement limité à la maîtrise, le recrutement de salariés permanent a été étendu dans cette période aux ouvriers dockers.

En "permanentisant" l'emploi de docker le patronat de la manutention portuaire revenait de fait sur le statut de 1947, qui consacre une certaine garantie d'emploi des dockers, et rendait ses employeurs leur liberté d'embauche et de licenciement, quitte à faire appel aux "occasionnels" ou à ce qui resterait de "professionnels" pour compléter leurs besoins en cas de nécessité ; en s'attachant individuellement les services de dockers, il priverait l'organisation syndicale d'une des bases essentielles de son influence.

On comprend donc que la question de la "permanentisation" constitue un enjeu important des conflits sociaux sur le port de Marseille. Les mouvements les plus récents (en 1978) qui paralysent le port sont en grande partie motivée par la non application locale des derniers accords nationaux, du fait de l'existence des permanents d'entreprises.

la situation tend à se dégrader, à s'apparenter à celle de l'avant-guerre, et toujours de manière indissociable au plan du niveau de rémunération comme au plan des conditions de travail, notamment des horaires et de la disponibilité exigés :

*"Des fois le patron nous demandait de continuer 2 h, 3 h, 4 heures ; après il disait : "on n'a pas fini, il faut rester la nuit", on restait la nuit. Et des fois, le lendemain, le bateau était pas fini, on continuait encore (...) il y en a qui restaient encore, 32 h de suite. Pour gagner des ronds, c'est ce qu'on faisait" (docker 1).*

*"Dans le temps, on t'embauchait pour une heure. Alors, par exemple : il faisait mauvais temps, on t'embauchait pour 1 heure. Le temps s'éclaircissait, on te faisait travailler. S'il ne s'éclaircissait pas, on te renvoyait à la maison. Le bateau ne rentrait qu'à 10 heures, le contremaître te disait : "bon, tu es embauché, mais tu commences la journée à 10 heures". Ce qui fait que ça te retardait la fin de la journée le soir. Ils s'arrangeaient comme ils voulaient (...) j'ai travaillé 20 ans de nuit (...) On commençait à 7 h du soir et on finissait à 7 h du matin. Et obligé de travailler. Ça a été une période de 50 à 60. Parce que si tu ne travaillais pas, tu n'étais pas sur de retravailler jamais ! Ça a été horrible pour nous (...) Moi, il m'est arrivé des fois, je faisais 10 h par jour. Le chef d'équipe ne nous adressait pas la parole. Il faisait signe qu'on tournait, ce qui voulait dire qu'on devait faire la nuit, le soir !" (docker 2).*

L'échec de 1950 et la grande répression anti-syndicale qui le suit laisseront des traces profondes dans le milieu docker marseillais : non seulement parce que des syndicats non CGT réussissent alors à s'implanter (même s'ils furent complètement marginalisés par la suite, il n'en demeure pas moins que Marseille sera dès lors le seul port français, avec Sète, où de tels syndicats existeront), que des pratiques très proches du monopole syndical d'embauche, courantes dans d'autres ports n'ont pas cours à Marseille, et où il fallut attendre de longues années pour que de grands mouvements revendicatifs agitent de nouveau

le milieu. Mais aussi parce que cet échec reste présent dans la mémoire collective où il symbolise les dangers d'une sur-politisation de l'action ouvrière et où il joue comme un révélateur de l'hostilité au politique :

*"J'ai plus repris ma carte, en 1947, je me suis arrêté ; au lieu de faire bien vous faites mal. Et puis, en notre temps, ils regardaient le mouvement du monde. Tel pays, ils ont fait ça ; ils faisaient la grève et c'est pas pour notre intérêt, ça ; je me mêle pas de choses comme ça. Tout le temps, je lisais les journaux. Ils étaient influencés par le mouvement d'un pays et ils faisaient des grèves, ça ne m'arrangeait pas" (docker 1).*

A partir de 1960, le syndicalisme reprend vigueur, en 1961 et 1966 notamment, des mouvements importants ont lieu sur les problèmes d'horaires, de salaires, de permanentisation. Mais c'est surtout en 1968 que l'action syndicale permet un grand bond en avant dans l'amélioration de la condition docker, du point de vue des salaires, du temps de travail et du statut. A partir de ce moment, on peut considérer que la situation marseillaise s'est de nouveau alignée sur celle des autres ports français : les conflits prennent d'ailleurs désormais une dimension nationale, notamment en 1971, lorsqu'il s'agit de faire obstacle aux projets d'inspiration patronale aboutissant à privatiser certains quais, et à remettre en cause le statut de 1947. La CGT parvient à enrayer la diminution constante de l'effectif des professionnels, d'abord par l'arrêt à partir de 1972 de la permanentisation d'une partie du personnel (chefs d'équipe et pointeurs mais aussi conducteurs d'engins) dans les entreprises d'acconage, ensuite par l'embauche comme professionnels de dockers occasionnels ou de salariés travaillant dans des entreprises de manutention non cotisante au B.C.M.O. (1) :

(1) B.C.M.O., Bureau central de la main-d'oeuvre, organisme paritaire créé par la loi de 1947 et gérant le personnel docker.

Evolution des effectifs du personnel d'exploitation (non compris le personnel des services) de la manutention portuaire à Marseille

	ensemble	Intermittents	Permanents des entreprises	(% de l'ensemble)
1965	3 857	2 989	868	22,5
1966	3 534	2 677	857	24,3
1967	3 654	2 641	1 013	27,7
1968	3 550	2 619	931	26,2
1969	3 490	2 561	929	26,6
1970	3 314	2 381	933	28,2
1971	3 063	2 127	936	30,6
1972	3 194	2 155	1 039	32,6
1973	3 269	2 288	981	30,0
1974	3 488	2 537	951	27,9
1975	3 631	2 722	909	25,0
1976	3 523	2 655	868	24,6

Toutefois, les conflits qui ont secoué le port de Marseille dans la toute dernière période (1978-1979), notamment à propos des difficultés à appliquer un accord national aux "permanents" des entreprises, et qui ont déclenché des mouvements nationaux, montrent qu'il s'agit du lieu privilégié par le patronat de la manutention portuaire dans ses tentatives visant à réduire la portée, voire à revenir sur le statut national adopté en 1947 : une crise particulièrement aigüe des activités maritimes et portuaires ainsi qu'une tradition de concessions ouvrières au statut semblant expliquer un tel choix.

Au terme de ce rapide examen, l'histoire des dockers marseillais, tout en s'apparentant par de nombreux traits à

celle des ouvriers d'autres ports français, voire étrangers, présente des particularités certaines dont l'étude est susceptible d'éclairer des processus qui sont au coeur de notre réflexion : les conditions de passage de pratiques clientélistes ou corporatistes à des pratiques de classe, avec les hésitations et les ambiguïtés dans un tel passage ; les conditions de la démarginalisation et de l'émergence des pratiques de métier chez les ouvriers dockers. L'exemple des dockers marseillais doit contribuer à dépasser les approches technicistes de la qualification et du métier en mettant en évidence le rôle actif joué par les luttes sociales, notamment ici pour l'acquisition et la défense d'un statut professionnel, dans la reproduction de certains phénomènes dont les conditions initiales de formation sont dépassées. Au-delà de ces questions, il s'agit de mieux comprendre l'histoire de la fusion, progressive et problématique, des deux principales composantes du monde ouvrier marseillais et des deux courants du mouvement ouvrier dont elles sont porteuses : le milieu ouvrier portuaire d'une part (dockers et marins notamment), à l'origine peu ou pas qualifié et sans cesse renouvelé par l'immigration, marqué par l'anarchisme, le réformisme et le clientélisme ; le milieu ouvrier de la métallurgie, d'autre part, plus qualifié et marqué par le syndicalisme révolutionnaire.

## CHAPITRE 2

### LE DEVELOPPEMENT D'UN MODELE DE CONTRE-HEGEMONIE

#### A PARTIR ET SUR LES CONDITIONS D'EMPLOI

##### "Les quais, c'est pas l'usine"

#### 2.1. Le statut de 1947 garantit l'autonomie ouvrière

A travers les âges, dans la situation ancienne (avant la loi de 1947) comme dans la situation actuelle apparaît une constante dans la condition du docker : l'embauche quotidienne intermittente. C'est cette constance qui permet à de nombreux dockers d'assimiler partiellement ces diverses époques, considérant que, pour eux, une dimension essentielle de leur situation est inchangée et préservée : car c'est cette dimension qui garantit, au-delà de certaines fluctuations liées au volume de travail disponible et au rapport des forces sur le port, un libre choix relatif du travail, de l'équipe, tout en conférant aux employeurs et aux chefs d'équipe un rôle très limité, celui de fournir du travail.

*"Parce qu'il y a une liberté d'expression, une liberté de travail, une liberté d'embauche, l'embauche du port de Marseille, c'est quelque chose*

qui date de plusieurs siècles en arrière. On embauche encore comme on embauchait il y a cinq, six cents ans. C'est unique au monde et nous ne voulons pas que ça change. Il est arrivé une fois où des cinéastes voulaient tourner un film, des Allemands. Pour avoir cette image d'un port 300 ans en arrière, ils sont venus à Marseille, pour voir l'embauche du matin. Ils ont modifié le décor mais l'embauche est pareille. Tous les matins nous sommes embauchés. Nous, nous y tenons. C'est bien, parce que tu vas où tu veux, avec qui tu veux. Tu n'es pas attaché à quelqu'un, à une entreprise, une équipe, un contremaître, tu vas où tu veux" (docker 2).

D'autres éléments, valorisés par les ouvriers (autonomie dans le travail et dans l'emploi du temps, variété des travaux, ambiance et camaraderie) sont directement liées à cette dimension, qui constitue par ailleurs de manière plus indirecte, la base de la mise en cause de l'hégémonie patronale, de la puissance de l'organisation syndicale, et des avantages sociaux acquis par les travailleurs de la manutention portuaire. C'est enfin cet aspect qui constitue l'objet privilégié du discours des dockers sur leur "liberté", comme celui-ci par exemple :

*"Notre travail, en notre temps, en le comparant à tout le travail en France les usines, les maçonneries tout ça, c'est un travail plus libre que les autres. Tu étais comme patron (...) c'est la liberté, il n'y a pas de patrons là (...). Sur les quais, on avait la liberté, le docker en notre temps, il était un homme libre" (docker 1).*

Cette (relative) liberté de choix du travail explique que même à l'époque où aucun système légal de garantie d'emploi ne protégeait les dockers (en faisant abstraction provisoirement des "garanties" offertes par l'insertion dans un réseau relationnel de type clanique, par exemple) nombre d'entre eux étaient fortement attachés à ce métier, de telle sorte que celui-ci se transmettait de père en fils dans certains ports français. Toutefois à Marseille avant guerre cette catégorie de dockers était

minoritaire (1).

La constance de l'intermittence de l'embauche ne saurait masquer l'évolution profonde de sa signification avec la mise en place du statut de 1947.

Dans la situation antérieure à la mise en place du statut, la "liberté" du docker à l'embauche c'était aussi la liberté patronale de refuser cette embauche, la possibilité de recruter d'autres ouvriers et de le rejeter sans travail ni indemnité d'aucune sorte : le "libre choix" du travail était entièrement relatif à la situation du marché de la force de travail, caractérisé généralement par son étendue et par l'interchangeabilité des salariés. Le refus d'un travail pouvait être sanctionné par un chômage provisoire ou prolongé, surtout pour les dockers nouvellement venus sur le port dans des contextes de manque de travail. A ce caractère relatif de la liberté à l'embauche se combinait nécessairement une liberté tout aussi relative dans l'exécution du travail : l'insécurité sur le marché du travail (disponibilité plus grande quant aux horaires, aux cadences de travail, etc...).

*"Je voulais travailler vite et je travaillais avec toute ma force. Parce que, pour qu'on t'embauche, il faut que tu travailles bien, parce qu'on était des milliers. On était embauché chaque jour. Tout le monde pouvait pas être embauché. On n'avais pas toujours le même patron. On avait un chef d'équipe. Si tu es un bon travailleur, il te prend toujours, il te garde. Si tu es mauvais, tu cherches partout du*

(1) Selon le R.P. Loew (op. cit.), l'immense majorité des dockers qu'ils soient français d'origine extérieure à Marseille ou étrangers constituent des "déclassés". Les Français, quand ils ne font pas partie de l'enclavement et des permanents, sont en général "les moins bons éléments du port". L'auteur note encore, à propos de l'absence de conscience professionnelle : "On ne voit pas pourquoi les dockers feraient le moindre effort pour augmenter le rendement ; le port n'est pas leur domaine ni leur fierté bien qu'ils y passent leur vie entière : ils n'ont qu'un rôle passif et on les a pris que parce qu'il n'y a pas moyen de faire autrement ; après 10 ans, 20 ans de travail, ils n'y seront pas plus chez eux qu'au bout de 3 mois".

*travail (...) Pour rester dans la même équipe, il faut travailler avec tout son coeur, toute sa force (...) Si tu veux être chef d'équipe, si tu veux avancer toujours, il faut rester avec une équipe et obéir à tout ce que dit le chef d'équipe, le matin, le soir, accepter n'importe quel travail. Comme ça, au bout de 4, 5, 6 ans, si vous êtes un bon travailleur, un peu intelligent, on te fait chef d'équipe" (docker 1).*

Une rupture est donc nécessairement introduite dès lors qu'on définit un corps de professionnels prioritaires à l'embauche et bénéficiant d'une garantie de ressources minimales : le contenu de la liberté du docker se transforme. Le patronat portuaire est contraint de puiser prioritairement dans un marché désormais limité. La concurrence entre dockers est affaiblie, la décision d'accepter ou de refuser un travail n'a plus pour les salariés la même dimension dramatique ; contradictoirement, le professionnel est tenu à une présence quotidienne à l'embauche(1), il ne peut percevoir l'indemnité de garantie après avoir refusé tout travail. Par ailleurs, sur longue période tout au moins, la rotation de la main-d'oeuvre entre les divers employeurs se relativise avec la concentration progressive de l'activité de manutention dans un nombre toujours plus réduit d'entreprises d'acconage (2). Au total, la liberté du docker change, certains de ses aspects se trouvent renforcés, et d'autres affaiblis avec la mise en pratique du statut de professionnel intermittent. D'autres éléments, nous le verrons, interviennent simultanément au statut pour définir le degré de liberté des ouvriers de la manutention, notamment le volume de travail disponible en rapport avec le volume de main d'oeuvre (car avec l'existence

(1) Avec une certaine marge de **tolérance**, de 4 jours dans le mois, en 1978.

(2) Début 1977, deux entreprises réunissent la majorité du personnel permanent et probablement une proportion similaire de l'activité de manutention.

d'occasionnels le marché de la force de travail n'est pas entièrement régulé) ainsi que le rapport des forces en présence sur le port.

On comprend dès lors que l'attachement à l'intermittence de l'embauche soit étroitement associé à l'attachement au statut de 1947, qui consacre la liberté de choix du docker professionnel sans l'exposer systématiquement à la menace du chômage, et qui atténue sans doute l'importance de pratiques clientélistes dans le milieu : la précarité totale de l'emploi donnait un rôle stratégique aux relations personnelles de l'individu notamment avec les chefs d'équipe, l'acquisition d'un statut définissant une priorité d'embauche et une garantie minimale de ressources rend moins décisif un tel type de relations.

L'arrêt du recrutement d'un personnel permanent par les entreprises d'aconage a donc constitué un objectif revendicatif fondamental du syndicat CGT, mais cet objectif ne fut atteint que tardivement : il a fallu tout d'abord trancher le débat qui existait à ce sujet au sein des dockers marseillais, ce qui nécessita l'intervention de la direction de la Fédération des ports et docks CGT, puis les puissants mouvements à l'échelle nationale en 1971. Un accord intervint en 1971 et l'année suivante, les effectifs des permanents commencèrent à diminuer (1). En fait cet accord traduit un compromis sur la notion de permanen-tisation : des intermittents ayant acquis, suite à une formation, des responsabilités spécifiques (telles celles de pointeur, c'est à dire de contrôleur des marchandises mani-

(1) Le "personnel d'exploitation" des aconiers passe de 22,5 % de l'ensemble en 1965 à 32,6 % en 1971 puis redescend à 19,1 % en 1978. C'est ainsi que pour des emplois comme celui de "pointeur", la part des emplois "permanents" qui était de 78 % en 1972 est revenue à 43 % en 1978 ; celui de "conducteur d'engin" de 76,3 % en 1972 à 47,6 % en 1978.

pulées) peuvent être attachées à une entreprise tout en conservant le statut d'intermittent.

Cet acquis syndical de grande importance sur le port de Marseille traduit une plus grande unification du milieu docker, puisque la part des salariés exclus du corps des professionnels (permanents et occasionnels) diminue depuis 1971 et une réduction des clivages corporatistes matérialisée par la réunion en 1976 des diverses catégories de dockers en un syndicat unique (1).

## 2.2. La qualification du docker : une capacité d'adaptation à des tâches peu complexes mais variées et réalisées en équipe

Le docker, manoeuvre ou ouvrier de métier ? La réponse à cette question n'est pas simple, la plupart des dockers possédant toutes les caractéristiques de l'ouvrier de métier... sauf le métier lui-même : c'est vrai notamment au plan du statut social, de la conscience professionnelle et syndicale. En ce qui concerne les compétences professionnelles au sens strict, c'est sans doute la variabilité des opérations qui tend le mieux à apparenter la qualification du docker de celle de l'ouvrier de métier, c'est à dire d'une capacité d'initiative et d'adaptation face à des conditions d'exécution des tâches non entièrement réglées par la machine.

(1) En 1967, un souci de décentralisation avait amené la création de quatre syndicats dockers : conducteurs d'engins, primeuristes, agents de maîtrise et simples dockers. Mais cette démultiplication ayant favorisé des pratiques corporatistes et rendu plus difficile la coordination des luttes, elle fut remise en cause en 1976.

Interrogés sur ce point, les dockers produisent un discours contradictoire : le travail est à la fois facile et difficile. D'une part, les tâches sont variées et certaines sont plus simples que d'autres, d'autre part, elles ne demandent pas de connaissances générales ou techniques acquises préalablement. Le travail de docker exige de nombreux "tours de main" aboutissant à diminuer la fatigue, et acquis au cours d'un long apprentissage sur le tas, dans le cadre d'un travail d'équipe au sein de laquelle en général, certains dockers plus expérimentés sont indispensables...

*"C'est fatigant, c'est rien du tout quand on travaille avec sa force, sa conscience, on fatigue pas beaucoup (...) le métier de docker est plus dur que n'importe quel métier. Pour être un vrai docker, il faut rester 20 ans, 30 ans. Tellement il y a de marchandises, il faut savoir comment il faut faire. Il y en a beaucoup qui se fatiguent (...) Tout ça, c'est comme un métier, vrai docker. Il y a beaucoup de choses qu'il faut savoir (...) L'expérience compte beaucoup (...) le travail de docker, c'est facile" (docker 1).*

*"Le métier entre en jeu c'est à dire la manipulation sans se fatiguer. Le métier en lui-même est assez facile, n'importe qui peut le faire, pas dans le cas de certains travaux. Moi, j'écoute énormément les vieux. Si un vieux docker me donne un conseil, je l'écoute, parce que je sais qu'à la fin de la journée je serai moins crevé que si j'avais agi à ma façon (...) Le travail par lui-même est complexe, on ne fait jamais la même chose"... (docker 3).*

Il semble qu'au travers de l'évolution des techniques de manutention, on assiste à un affaiblissement de l'aspect apprentissage de la résistance à la fatigue physique (c'est la pénibilité particulière d'origine du travail renforcée par le contexte de chantier) et à un renforcement de la variabilité des opérations : un docker sait, la plupart du temps, travailler en cale, aux palanquées (techniques traditionnelles) conduire un chariot élévateur, voire une

grue, participer aux opérations des cars-ferries ("roll on roll off") et des porte-conteneurs, être pointeur ou chef d'équipe, et cette variabilité du travail est en général très appréciée :

*"Les conditions sont très bonnes sur le port (...), ce qu'on fait, ça dépend parce qu'on a une carte d'essai de docker professionnel. Un jour, on peut être simple calier, mais à la base, on est tous des dockers ; c'est à dire qu'on va tous au centre d'embauche pour se faire employer à la journée. On peut être chauffeur un jour, le lendemain être contremaître, ce n'est pas régulier. Ce qui est régulier, c'est la cale. On sait que si on n'a rien en tant que pointeur, chauffeur, ou chef d'équipe, on sait qu'on est un docker, c'est à dire un calier avant toute chose (...) je veux garder ma carte de docker apte à tous travaux et avoir toujours cette liberté de choisir (...) Je préfère de beaucoup être journalier et virer, c'est à dire choisir mon travail" (docker 3)*

Il est difficile de faire la part, au sein de ce qui est valorisé, dans le "changement de travail", entre ce qui relève de la variété des tâches, du renouvellement des compagnons de travail et de chefs, et de l'autonomie dans l'organisation de la vie quotidienne permise par le système relativement souple de la double embauche (matin et après-midi). C'est d'ailleurs sur ces trois aspects que revient fréquemment l'opposition à "l'usine", perçue comme l'univers du travail routinier et contraignant du point de vue des relations de travail et des horaires.

*"C'est varié. Ce n'est pas comme si vous étiez chez Renault à la chaîne. Tous les jours, ça change. Même quand je n'étais pas conducteur, ça me plaisait" (docker 5)*

*"Q. C'est important, pour toi de changer de travail ?*

*- Oui, ça casse la monotonie, ça permet d'avoir des postes de responsabilités, de connaître la marchandise, le port ; il y a plus de conscience. Il y a un retour aux sources, c'est important" (docker 6)*

*"Si le travail que je fais le jour avant m'a intéressé : je retourne là. Même si ça m'intéresse, je vais ailleurs des fois. Je n'aime pas rester avec une équipe. J'ai un peu l'esprit vagabond, tu vois "*  
(docker 2)

La possibilité de faire varier le salaire en fonction du type de travaux joue également un grand rôle dans la valorisation de la variété des opérations :

*"Je prends ce qui me tombe sous la main. Souvent, c'est une question d'argent. On gagne plus d'argent en étant chauffeur qu'en étant à la cale. Et la journée n'est pas la même : tu gagneras 17 000 et docker 14 000 à terre. Il y a 3 ou 4 000 F de différence dans la journée, en vacation" (docker 3)*

Mais, bien sûr, le degré de liberté dans le choix du travail et de l'équipe reste tributaire des fluctuations du mouvement du port :

*"Il m'arrive, si je suis embrigadé avec un bon docker, de me faire une série de mois cadre, c'est à dire qu'il y a une bonne entente, on est très bien, on s'entend bien, on fait des bons mois s'il y a du travail. Comme à l'heure actuelle, il n'y a pas de travail, on ne peut pas travailler avec un copain".*  
(docker 3).

Une autre dimension de la qualification du docker réside dans l'aptitude au travail d'équipe. Le R.P. Loew avait bien noté la faible efficacité productive d'équipes constituées par un "conglomérat d'individus rassemblés" n'ayant pas acquis une certaine habitude du travail en commun, et on comprend de ce point de vue qu'une stabilisation minimale de la main-d'oeuvre correspondait à un souci du patronat portuaire. De fait, qu'il soit stabilisé dans une équipe de travail où qu'il en change, le docker valorise beaucoup le libre choix de ses relations de travail. Mais l'attachement à une équipe peut devenir contradictoire avec la liberté du docker, elle se traduit par une dépendance

relative à un chef d'équipe, à un horaire de travail déterminé.

*"On a des amis avec lesquels on travaille plus ou moins ensemble. On arrivera à faire 12 ou 13 jours ensemble, et puis, il y en a d'autres qui sont également des amis, mais qu'on ne voit que de temps en temps. On les rencontre, peut-être au bar. Et puis, il y en a qui sont attachés à des équipes, eux, ils ont toujours le même chef d'équipe. Tandis que moi je vire, je n'ai pas de chef attitré, ça m'arrange. Comme, parfois, je suis obligé d'accompagner mon gosse à l'école, je préfère descendre l'après-midi, et que ma femme aille le chercher le soir, et moi je travaillerai jusqu'à 20 h" (docker 3).*

Dans ces conditions, on comprend que l'aspect dominant du travail de chef d'équipe devienne la mise sur pied d'équipes compétentes, son contrôle sur le travail exécuté étant encore moins immédiat que dans d'autres procès de travail utilisant des ouvriers de métier (1). Cela se matérialise au travers d'une très grande autonomie des dockers vis à vis des chefs d'équipe, autonomie qui constitue une des dimensions essentielles de la liberté du docker et qui apparaît tout à fait exceptionnelle dans les autres secteurs industriels. Ces chefs d'équipe sont d'ailleurs souvent d'anciens dockers pour les plus vieux, et nombre d'entre eux partagent leur condition d'intermittent pouvant "retourner à la cale" en cas de besoin.

Avant de revenir sur la qualité des relations de travail en tant qu'elle constitue à la fois la base et la traduction de l'unité et de la solidarité propres au milieu docker, il convient de prendre en compte une dernière dimension de la qualification, la responsabilité, revêtant

(1) Si ailleurs, c'est surtout la possession par l'ouvrier d'un savoir-faire qui lui est propre qui fonde le respect par la maîtrise de l'autonomie ouvrière, ici c'est surtout l'embauche quotidienne intermittente qui impose aux uns et aux autres des relations de bonne qualité.

elle-même un double aspect : responsabilité envers la qualité des produits manutentionnés (1) et surtout responsabilité liée aux risques individuels et collectifs inhérents au travail de chantier (2).

Au total, les compétences du docker sont certes supérieures à celle d'un simple manoeuvre : la manipulation des marchandises exige une certaine capacité d'adaptation à des tâches relativement variées (et cette variabilité des opérations de manutention est confortée par le système d'embauche intermittente qui impose aux employeurs comme aux salariés une certaine rotation), et une certaine responsabilité, des aptitudes au travail d'équipe, eu égard au risque et à la valeur des produits manipulés. Mais ce n'est pas essentiellement au niveau de la qualification au sens étroit du terme qu'il faut rechercher ici l'origine de pratiques ouvrières spécifiques du métier, mais plus dans l'autonomie relative du travailleur dans le choix de ses conditions de travail et dans l'autonomie de l'équipe de travail dans l'organisation du travail.

Aussi serait-il vain de chercher une correspondance simple entre la qualification ainsi définie, et son expression en durée de formation (initiale et sur le tas) nécessaire. Il est ainsi difficile de considérer qu'un conducteur de "clark" est qualifié du seul fait qu'il a subi une formation, dans la mesure où celle-ci est de courte durée : le stage de formation ne dure que quelques jours ; il en est de même par exemple pour la formation de "payeur". Cela

(1) Cet aspect est intimement lié à la conscience professionnelle évoquée plus bas.

(2) Aspect souvent évoqué pour expliquer la naissance de certaines formes de conscience et de pratiques de groupe. "La présence du danger donnerait à l'ouvrier la conscience de sa responsabilité individuelle envers les autres et le rôle des autres dans sa propre sécurité ; d'où la tendance à vouloir travailler avec des gens que l'on connaît bien". Voir les thèses de J.-H. Golthorpe et D. Lockwood in Communautés professionnelles et Marché du travail, Sociologie du Sud-Est, n° 7/8, janv.-juin 1976.

étant, la généralisation de la formation professionnelle chez les dockers (1) semble correspondre à une tendance à l'élévation de la qualification exprimant elle-même la nécessité d'une polyvalence croissante de la force de travail (2) compte tenu à la fois des transformations des techniques de manutention (et de leur diversification) et du besoin d'assurer un emploi optimum à un corps d'ouvrier relativement fermé.

Il est encore plus délicat d'interpréter l'élévation considérable du niveau de formation initiale moyen des dockers, traduit par le niveau de diplômes obtenus. Il semble qu'on ait là à la fois le reflet de l'élévation du niveau de scolarisation moyen de l'ensemble de la population française ces dernières décennies, du niveau de scolarisation des fils de dockers (dans la mesure où existe une forte proportion de fils de dockers) et aussi l'attractivité croissante de l'emploi docker sur une population extérieure déjà qualifiée dans d'autres spécialités.

*"Tu as, dans les dockers, 90 % d'ouvriers hautement qualifiés. Moi, j'ai fait un C.A.P. de commis en douane. Tu as des ajusteurs mécaniciens, des électriciens, des maçons, des menuisiers. Tu as toutes les corporations. Ce ne sont plus des types comme dans le temps qui étaient des types qui venaient de rien" (docker 8).*

On aurait là une des modalités de "l'action en retour" de la valeur d'échange sur la valeur d'usage de la force de travail.

Se limiter à une définition étroite d'ordre technico-

(1) Qui correspond d'ailleurs aux recommandations du rapport de C.E. Evans (op. cit.).

(2) La volonté patronale d'accroître cette polyvalence en vue d'un usage intensifié de la force de travail dockers s'opposait dans les ports anglais à un certain nombre de "pratiques restrictives" des ouvriers, pratiques aboutissant souvent à une spécialisation poussée afin de préserver un certain volume de travail.

économique, du métier, interdirait la compréhension de la plupart des pratiques proches du métier en milieu docker.

### 2.3. Les rapports de travail, base et traduction de la contre-hégémonie ouvrière

Indissociablement mêlées, la qualité des relations entre dockers et celle des relations entre dockers et chefs d'équipe constitue à la fois la base et la traduction d'une contre-hégémonie ouvrière, c'est à dire d'une solidarité et d'une unité du milieu qui s'oppose aux pratiques patronales. Sans être systématiquement bons, les rapports avec les chefs d'équipe sont très égalitaires du double fait de la (relative) possibilité de choix des ouvriers et de la dépermanentisation progressive des chefs d'équipe eux-mêmes, qui peuvent être aussi de simples dockers.

*"Le chef d'équipe, il est hypocrite, il a deux figures : quand il est avec toi, il est de ton côté ; quand il est avec le patron, il est du côté du patron. Il y a des chefs d'équipe qui sont un peu sauvages, mais il y a beaucoup de dockers qui laissent pas le chef d'équipe commander. Quand ils les commandent, ils s'assoient et ils s'arrêtent" (docker 1).*

*"Les rapports, je vais te dire, si tu n'es pas content, tu l'envoies péter... c'est ça la liberté dont je te parlais tout à l'heure. Et la direction d'entreprise, c'est pareil, je parle avec un directeur comme je parle avec toi. Dans le port, on tutoie tout le monde, nous (...) D'ailleurs, les trois quarts du temps, ce sont des types (les chefs de service) que j'ai vus comme moi dockers à la cale. Dans les vieux, hein !... Dans les jeunes, ça ne se voit plus guère, maintenant, c'est des messieurs !" (docker 2).*

*"Ils sont très bons (les rapports avec les chefs d'équipe). Personnellement, je ne travaille qu'avec de bons chefs d'équipe, pour la simple raison que,*

s'il est mauvais, je refuserai de faire un travail avec lui. Je les évite. Maintenant, s'il n'y a que ce chef d'équipe là, je lui donnerai quand même la carte" (docker 3).

"Q. Vous avez de bons rapports avec les chefs d'équipe ?

- Oui, avec certains, disons : tu fais le travail : bonjour, bonsoir, il y en a qui sont vraiment bien, comme celui de hier, vraiment la perle des contre-mâtres. Mais, sur le quai, c'est ça. Tu montes vite, mais tu descends vite aussi. Un jour, tu es contre-mâitre, le lendemain, tu te trouves à la cale" (docker 11).

La non hiérarchisation rigide du collectif du travail favorise indiscutablement la camaraderie et la solidarité :

"Le milieu des dockers est sympa, c'est une communauté. Nous n'avons pas tous les mêmes idées, je discute avec eux, mais j'ai des copains sympas" (docker 8).

"Il y a l'ambiance. Les quais, c'est pas l'usine, tu rigoles entre dockers, c'est drôle, même si c'est dur, on se la fait bonne. Une fois, on s'est amusé avec la farine, on aurait dit des pains au chocolat (...) Pas de patron. C'est un travail libre. C'est pas comme à l'usine. Jamais le même travail, jamais la même chose" (docker 10).

Cette "ambiance" du travail sur les quais reste cependant éminemment liée à la conjoncture de l'activité portuaire et du rapport des forces syndicat-patronat : nombreux sont les vieux dockers qui vantent les mérites de l'ancienne époque, quand les conditions très dures (notamment de disponibilité de temps) exigées par les employeurs imposaient une plus grande unité des équipes :

"D'après eux (les vieux) le travail était plus dur, mais la mentalité meilleure, les équipes étaient toujours les mêmes, bien soudées. Les types parfois travaillaient 4 jours et 4 nuits, sans arrêt. Mais maintenant, je trouve que l'on ne peut pas dire que l'on ne travaille pas. Je trouve que l'on gagne nor-

*malement notre vie. C'est les autres qui ne sont pas bien payés" (docker 11).*

La tendance permanente à la réduction des effectifs, liée à la mécanisation des opérations de manutention joue un rôle très contradictoire quant à l'unification du milieu : d'un côté, elle tend à renforcer la résistance et la cohésion corporative du milieu, de l'autre, elle réintroduit des facteurs de tension sur le marché du travail, sous la double forme du chômage des professionnels et de la pression des occasionnels. Dans un contexte de sous-emploi manifeste des dockers, s'affirme l'ambivalence du rapport au changement technique, source à la fois d'allègement du travail et de menace du chômage :

*"Q. Qu'est-ce que vous verriez comme revendication ?  
- Qu'il n'y ait plus de travail... Non ! qu'il y ait du travail et que ça dure (...) le travail est réduit, on est tributaire de lui. Les gens se bousculent, ça ne devrait pas être comme ça (...) Quand nous allons travailler, les gens te poussent pour avoir du travail, ils se bousculent. Au départ, il y a déjà une mauvaise ambiance. Il y a au moins deux bagarres par jour, avant, dans le temps, il n'y avait pas de bagarres" (docker ?).*

Et c'est bien entendu chez les occasionnels que se développent alors des contestations vis à vis des pratiques syndicales visant à faire respecter la priorité d'embauche aux professionnels.

*"Ils m'ont cassé les syndicats, ils m'ont mis à la rue. Cet été, je travaillais tous les jours aux bâches, quand il y avait le tampon(1) on travaillait quand même. Ni les syndicats, ni les dockers nous disaient quelque chose. Et un beau jour, ils nous ont dit : 'maintenant, quand il y aura le tampon, on ne veut plus un complémentaire'. Ils nous ont fait partir comme ça" (docker 10).*

L'unité du milieu trouve son achèvement dans la forte conscience collective, c'est à dire l'identification des

(1) "Tampon" désigne les jours de chômage des professionnels où ceux-ci font tamponner leur carte.

dockers avec l'intérêt collectif du groupe et de ses expressions organisées ; la conscience professionnelle prend alors la forme d'une discipline de travail librement consentie fortement associée à la défense des intérêts collectifs.

"Nous, on est là pour favoriser un maximum d'embarcation et que ce soit toujours bien saisi, pour que le bateau, une fois au large, ne chavire pas en cours de route. On doit être conscient du travail que l'on fait. Il y a toujours quelqu'un parmi nous qui a la conscience professionnelle, si ce n'est pas moi, c'est un autre. C'est pour ça qu'à Marseille, les bateaux sont toujours bien arrimés, on n'a jamais vu un bateau couler au large" (docker 3).

"Un jour, il pleuvait... je ne travaillais pas à terre ; d'habitude, je travaillais toujours dans le bateau. Mais des fois, quand il n'y avait pas de travail, je travaillais par terre, pour accrocher ou décrocher les palettes. Quand la pluie est tombée, tout le monde est parti. J'ai dit : mais c'est dommage, la farine se mouille, après, on peut pas la manger... je suis allé tout seul mettre les bâches" (docker 1).

Q. Tous les dockers parlent de leur liberté...

- Oui, il faut le reconnaître. Cette liberté se traduit physiquement. Il n'y a pas de mur, avec pointeuse et salopette. Plus, la liberté morale, par le fait que les chefs d'équipe sont là uniquement pour donner le travail, le docker le fait, avec sa conscience professionnelle, et en toute liberté. Il n'y a pas de problème comme dans les usines ou les bureaux, il faut que le travail se fasse.

Q. Etre docker, ça compte beaucoup pour vous ?

- Oui, j'aime les avantages de cette profession. s'il y a une conscience professionnelle, que chacun fasse son travail, il n'y a pas besoin de hiérarchie, de contrôle ; sauf une hiérarchie d'orientation, mais le travail doit être bien fait, il ne faut pas qu'un bateau parte de travers, par rapport aux marchandises mal placées (...)

Q. La conscience professionnelle du docker, c'est quand même beaucoup de chose ?

- Mais c'est notre force. Si un ouvrier a une conscience professionnelle qui lui permet d'orienter son travail, il ne pourra supporter quelqu'un sur le dos, qui lui donne des ordres. Or, ça c'est la force du docker" (docker 4 - délégué).

## 2.4. Le développement du contrôle ouvrier sur l'usage de la force de travail

### 2.4.1. La limitation du libre usage patronal du temps des travailleurs

On a vu qu'avant 1947, puis dans les périodes d'affaiblissement de la résistance syndicale, le pouvoir patronal prenait la forme d'une répercussion directe des fluctuations de l'activité portuaire sur l'emploi et les horaires de travail. Avec le statut de professionnel, puis avec l'évolution de la réglementation des horaires de travail, les dockers sont parvenus à limiter considérablement ce pouvoir et à améliorer, a contrario, leur contrôle dans le domaine de l'organisation de leur temps de travail. Et ce n'est pas le moindre aspect de la fameuse "liberté" dont ils parlent tous.

Les conditions de travail sur le port se caractérisent à l'origine par une extrême disponibilité des dockers quant à la durée du travail exigée et quant à la nature des travaux de manutention proposés : du côté patronal, la nécessité d'effectuer les opérations de chargement et déchargement de façon continue et intensive lorsque les navires sont à quais, du côté ouvrier, l'incertitude du lendemain, pesaient dans le sens d'une très grande souplesse des horaires de travail. Aux horaires de travail proprement dits il fallait ajouter le temps passé pour se faire embaucher, se laver, se faire payer, autant de temps non rémunérés... Parmi ces derniers, le temps passé à l'embauche pouvait être totalement improductif, et l'on comprend qu'une des revendications initiales des dockers ait été la prise en compte de cette durée dans le salaire.

En ce qui concerne la diversité des travaux et leur pénibilité différenciée, elles n'impliquaient qu'une très faible spécialisation : aucun système de prime ne venait moduler la rémunération en fonction des particularités de

de chaque opération (1), la mobilisation de la main-d'oeuvre ne passait pas au travers de la forme du salaire, elle était assurée par l'abondance du gisement immédiat (2). Ce sont essentiellement les clivages d'ordre ethnique qui assuraient la répartition différenciée des dockers entre travaux plus ou moins pénibles et désagréables... D'où des pratiques de freinage dans l'exécution de ces travaux.

Les horaires de travail ont évolué ainsi :

- de 1947 à la grande répression, les deux "shifts" continus de 8 h chacun, le travail de nuit étant supprimé ;
- puis jusqu'en 1955-56, les fameux "shifts différés", où le moment de prise du travail effective (après embauche) et sa fin étaient différés en fonction des besoins ;
- ensuite sont rétablis les horaires d'avant-guerre : deux vacations de 4 h chacune en journée, et ce jusqu'en 1974 ;
- le 23 novembre 1974, un accord aboutit à définir un horaire normal de deux shifts continus de 6 h 40 chacun (de 6h30 à 13h10 et de 13h20 à 20h), ce qui permet d'allonger la période d'utilisation intensive du port tout en réduisant considérablement les horaires de nuit, auxquels les dockers - notamment les plus jeunes - sont devenus de plus en plus réticents...

Il peut paraître surprenant et original que l'organisation syndicale ait favorisé le passage d'un horaire à dominante de type journée discontinue à un nouvel horaire de type deux équipes successives, alors que nos ob-

(1) C'est du moins la situation que décrit le R.P. Loew, dont une des propositions de réforme réside dans l'introduction du salaire à la tâche au niveau de l'équipe de travail.

(2) On retrouve ici une des caractéristiques de la forme salaire du "travailleur marginalisé": l'abondance, l'interchangeabilité et l'inorganisation des forces de travail, peut rendre inutile des formes de rémunération au rendement, un salaire "égalisé" par le bas peut suffire à assurer la mise en oeuvre du travail vivant.

servations sur d'autres entreprises marseillaises mettent en évidence un attachement très fort des ouvriers à des rythmes quotidiens "normaux". Ce phénomène s'explique dans la mesure où cette évolution permet une forte réduction du travail de nuit et des heures supplémentaires, et qu'elle ne se traduit pas par une rotation des équipes. Les dockers conservent en général le même horaire de travail, évitant ainsi le principal inconvénient lié au travail posté : le bouleversement de la vie familiale dû aux changements d'horaires de travail.

Ces types d'horaires sont à la base de phénomènes importants : tout d'abord, on retrouve la tendance générale à une régularisation des rythmes de travail, à une émancipation des horaires de travail, vis à vis des contraintes immédiates de la production, à un alignement sur les normes sociales de consommation, tendance qui aboutit à une prise en compte croissante des rythmes sociaux de consommation dans la forme des horaires et dans la forme du salaire (compensation monétaire des horaires qui tendent à apparaître exceptionnels, non pas en eux-mêmes, mais vis à vis d'une montée de l'aspiration au "temps de vivre"). Ensuite, la difficulté pour certains vieux dockers à "meubler" un temps libre dont la période d'activité n'a pas créé les conditions d'apprentissage.

*"La journée est moins pénible maintenant. Il y a beaucoup plus de temps de loisirs. Moi, ça ne m'intéresse pas trop, tu vois. Question loisirs, moi, je me promène (...) je ne sais pas quoi faire"*

Enfin, la réduction des pratiques de travail au noir du triple fait d'une flexibilité moins grande des horaires, de l'amélioration du niveau de revenu et de sa garantie et de l'aspiration au temps libre évoquée ci-dessus, autant de phénomènes qui compensent largement au plan du revenu la réduction globale du temps de travail.

Mais, cette "normalisation" relative des horaires de travail n'apparaît pas pour autant comme contraignante vis à vis de la situation ancienne, puisque l'amélioration considérable de la sécurité des ressources pour les professionnels fait apparaître de manière plus évidente ce qui demeure dans la "liberté" des horaires de travail : d'abord une journée singulièrement courte (6 h 40), ensuite une double possibilité d'embauche (matin-après midi), enfin, la possibilité de ne pas se présenter à l'embauche dans la limite de quatre jours par mois. L'ensemble autorise une souplesse certaine dans l'organisation de la vie quotidienne :

*"C'est un avantage que l'on a. Disons qu'à 6h40, ça fait 40 h par semaine. C'est un bien être. Maintenant ces 40 h, si on fait 5 jours à 8 h, il n'y a même pas 2 h de liberté dans la journée. Si on commençait à 8 h, on termine à 12 h (...) Il n'y a pas de liberté, on ne peut rien faire. Notre avantage, c'est d'être plus libre pour les loisirs. Puisque parfois, on ne travaille pas le matin, ou l'après-midi" (docker 9 - chef pointeur).*

*"Maintenant, j'ai pris le roulement. Et puis, maintenant, pour me lever à 4h30, c'est trop tôt. L'après-midi, il y a moins de monde, souvent, on termine tôt, avec de bon bateaux. L'après-midi, nous sommes un groupe, tous à peu près pareil. Sauf le samedi, j'y vais le matin, sinon, je ne peux pas faire du ski ; ou alors, je ne travaille pas du tout" (docker 11).*

Le développement du contrôle des travailleurs sur l'organisation temporelle de leur vie quotidienne se double d'un certain pouvoir syndical sur l'usage même de la force de travail.

#### 2.4.2. Le contrôle ouvrier sur les conditions de travail

Les bouleversements intervenus dans les conditions de

travail des dockers depuis la seconde guerre mondiale qui tiennent à la fois à la mécanisation de la manutention et à l'action syndicale apparaissent profondément ambivalents aux yeux des ouvriers.

Ces conditions sont marquées initialement par la pénibilité physique (liée partiellement à la forme - inchangée - de chantier), l'insécurité, et la diversité selon le type de marchandises manipulées. La mécanisation et l'allègement des horaires atténuent la pénibilité, l'action syndicale parvient à imposer des mesures de sécurité (notamment en limitant le poids des palanquées), des conditions d'hygiène et de confort (douches, cantines), et la diversité peut désormais être valorisée comme constituant une possibilité d'améliorer le salaire et de briser la monotonie du travail. Mais les améliorations liées à la mécanisation ne sont jamais appréciées en elles-mêmes, mais en rapport à la diminution du volume de travail qu'elles impliquent, et aux menaces qu'elles font peser sur l'emploi docker. On peut parler d'un véritable traumatisme provoqué par ces menaces permanentes, qui fait que le docker peut dévaloriser le changement technique lui-même.

*"Un docker ne manipule plus rien. Les deux tiers des marchandises sont en conteneurs ou palettisées, (les conteneurs) ça enlève une main d'oeuvre terrible" (docker 2).*

*"Le car-ferry, ça m'intéresse à l'heure actuelle. Mais ça ne m'intéresse pas beaucoup qu'il en vienne beaucoup. On encaisse une journée, elle démarre à 230 F (...) un traditionnel pour faire 300 tonnes... tu arrives tout juste à la faire (...) Pour les patrons, ça rapporte plus. Mais moi, ça ne me rapporte pas plus (...) Moi, je préfère les bateaux traditionnels qui embarquent 200 tonnes par jour, par cale, c'est à dire qu'il y ait trois cales qui travaillent (...) qu'il y ait trois équipes qui travaillent, trois équipes à bord, trois applombs à terre, trois fois deux chauffeurs et tout le monde travaille" (...)*

*"Ça me plait, si on veut, c'est long (...) tu at-*

*tends chaque fois qu'une remorque rentre, pour mettre un chevalet, une planche, et puis, une fois que le type s'en va avec sa "maffi", tu attends que l'autre rentre. La journée est beaucoup plus longue. Quand je suis occupé aux containers, je ne vois pas passer le temps. Là, on est toujours là à attendre" (docker n° 3).*

Cette menace qui pèse sur l'emploi et le statut de docker peut l'amener à dévaloriser des travaux pourtant mieux payés (par suite de l'action syndicale visant à freiner les réductions d'emploi que provoque la mécanisation, en faisant sur payer les travaux les plus mécanisés) mais qui emploient moins de main d'oeuvre et par ailleurs moins "intéressants". Ce type d'attitude traduit une très forte solidarité collective, aiguisée par les menaces collectives qui pèsent sur le milieu.

C'est quotidiennement que la vigilance des travailleurs et les délégués syndicaux est requise pour faire respecter les normes définies conventionnellement dans les domaines de la sécurité et des effectifs des équipes. Et, un peu comme dans la réparation navale, mais avec des compétences et des moyens supérieurs, les délégués syndicaux élus par les dockers et qui consacrent tout leur temps à un tel contrôle sont l'expression du contrôle ouvrier sur l'usage de la force de travail.

*"Le syndicat contrôle toujours les conditions de travail. Un type passe sur les bateaux et regarde. Il y en a de plus actifs que d'autres ; certains font beaucoup ; d'autres moins ; mais les patrons aussi, ne font pas toujours le nécessaire. Dès qu'ils peuvent employer moins d'ouvriers, ils le font, par mesure d'économie, même si le travail nécessite un certain nombre de types. Alors, le syndicat fait intervenir, par le savoir et leur influence, des changements. Les dockers rouspètent, le syndicat arrive, discute et règle les problèmes avec eux ou auprès des patrons" (docker 8).*

Le caractère quotidien de l'embauche, de la formation des équipes, la diversité des opérations et des situations

de travail est à la base de conflits permanents, lesquels ont longtemps pris la forme du marchandage ou "fini-parti", et qui prennent désormais la forme de la lutte pour le respect des conventions et de l'intervention des délégués des travailleurs.

*"Je contrôle l'embauche dans le cadre de mon entreprise. C'est à dire, si elle est faite régulièrement par les chefs de service, et j'y remédie, le cas échéant. Ensuite, les gars rentrent sur le chantier et mon problème est de savoir si la répartition des équipes du personnel est faite suivant le travail demandé, en fonction des conventions collectives. Ensuite, il y a le problème de sécurité, des conditions de travail, qu'elles soient humaines, et la sécurité propre, c'est à dire qui concerne les grues, les palètes, charges mobiles qui peuvent tomber. Troisième partie de mon travail, ça concerne la relation qui peut y avoir entre les travailleurs et l'entreprise, revendications propres et journalières, en ce qui concerne les censures, les conditions de travail, et les primes. Quand je suis demandé dans une cale pour un problème, soit par le manque de travailleurs, soit par le travail qui n'est pas celui qui a été demandé, soit par la marchandise qu'ils manipulent. Je discute avec les travailleurs, je fais ma petite enquête, je regarde les solutions possibles et je vais vers l'entreprise pour rouspéter sur les conditions d'hygiène : masques, gants, chaussures, tout en me rattachant sur les conventions collectives. Enfin de journée, je regarde si le paiement des dockers est fait dans des conditions bien déterminées. Je contrôle avec le payeur, qui est là, pour donner les payes ; ma journée sur le chantier s'arrête là" (docker 4 - délégué).*

L'intervention ouvrière, au travers d'un corps permanent d'ouvriers élus par les dockers, s'étend donc à tous les aspects qui définissent les conditions d'usage de la force de travail : effectifs, salaires, sécurité et même embauche, non seulement pour ce qui concerne l'embauche quotidienne, mais aussi la délivrance des cartes de docker professionnel. En effet, le syndicat intervient dans le choix de la moitié des effectifs à titulariser, et a obtenu la possibilité de transmission des cartes de père en fils.

Cette intervention, bien qu'elle se développe de manière privilégiée sur le terrain de la production, n'est pas sans incidences sur les conditions de reproduction de la force de travail, et d'abord parce que la meilleure protection des travailleurs a déterminé une stabilisation très forte du milieu.