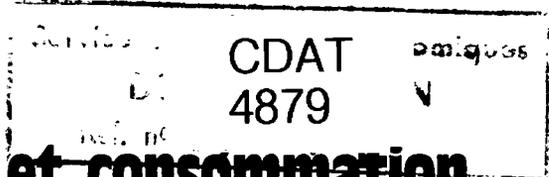


CENTRE DE RECHERCHE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE



Production et consommation dans la structuration des pratiques de déplacement

**LES MODES DE VIE DES OUVRIERS DES ZONES INDUSTRIELLES
DE FOS ET DE VITROLLES**

**D. BLEITRACH, A. CHENU
P. BOUFFARTIGUE, J. BRODA, Y. RONCHI**

Compte-rendu scientifique de fin de
contrat. Action thématique program-
mée de socio-économie des transports,
n° 7400048002257501.

AIX-EN-PROVENCE 1977

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..

... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>PREMIERE PARTIE - LES CONDITIONS GENERALES DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DE LA CLASSE OUVRIERE DANS UNE AIRE METROPOLITAINE EN FORMATION</u> . . .	13
<u>CHAPITRE 1 - REORGANISATION SPATIALE ET MOBILISATION DE LA FORCE DE TRAVAIL</u>	
- Mobilisation de la force de travail	15
- Implantation monopoliste et restructuration du tissu industriel	19
- Implantation monopoliste et bouleversement du tissu urbain	29
- Déplacements domicile-travail	32
<u>CHAPITRE 2 - LES ZONES INDUSTRIELLES DE FOS ET VITROLLES</u>	
- La zone industrialo-portuaire de Fos	57
- Le complexe sidérurgique et les zones industrielles environnantes	75
- La zone industrielle de Vitrolles	87
<u>CHAPITRE 3 - LE SYSTEME SOLMER</u>	
- L'unité sidérurgique	95
- Système Solmer et sous-traitance	108
- Effets spatiaux du système Solmer	128
- Annexe au chapitre III	146

	<u>Pages</u>
<u>DEUXIEME PARTIE - MOUVEMENTS DU CAPITAL ET PRATIQUES</u>	
<u>DE CLASSE</u>	152
<u>CHAPITRE 4 - L'OUVRIER FORDIEN</u>	156
- Stabilité et mobilité des travailleurs en régime capitaliste	161
- Niveau et forme du salaire	173
- Ouvrier Fordien et filières de consommation	176
- La relation famille-usine	185
<u>CHAPITRE 5 - LA ZONE INDUSTRIELLE DE VITROLLES : EMPLOI RESIDENCE, CONFLITS DU TRAVAIL ET PRATIQUES DE TRANSPORT</u>	197
- Localisation résidentielle et mobilité des salariés - approche statistique	201
- Emploi, résidence et pratiques de transport - approfondissement d'après l'échantillon des ouvriers interviewés	205
- Les conflits sociaux dans la zone industrielle	212
<u>CHAPITRE 6 - LA MARGINALISATION COMME MODE D'HEGEMONIE</u>	223
- Annexe au chapitre VI	258
<u>CHAPITRE 7 - L'OUVRIER DE METIER</u>	277
- Annexe au chapitre VII	317
<u>CONCLUSION</u>	352

INTRODUCTION

Confrontés à un objet d'étude nouveau, le transport, nous avons abordé celui-ci par l'analyse d'une pratique sociale, le déplacement domicile-travail. Nous avons refusé d'isoler cette pratique au niveau phénoménal du "choix" par l'usager de tel ou tel mode de transport. A l'inverse, pour saisir les déterminants de cette pratique, nous avons voulu la resituer dans un cadre global, celui d'une aire métropolitaine en formation.

Nous sommes, dans la région de Fos, placés à un poste d'observation privilégié pour analyser une situation de changement social qui trouve sa traduction dans un bouleversement du tissu industriel et urbain. Sans vouloir parodier Miss MARPLE, l'héroïne célèbre d'Agatha Christie qui prétend que "la nature humaine étant la même partout, il suffit de bien connaître son village pour comprendre le monde", les phénomènes auxquels nous sommes confrontés depuis quelques années nous paraissent exemplaires à plus d'un titre d'un type d'industrialisation et d'urbanisation des pays capitalistes. Nos études antérieures sur cette zone (1) nous avaient permis de saisir l'ampleur d'une mutation régionale dans laquelle le rôle de l'Etat et celui des grandes firmes nationales et multinationales étaient déterminants. Au cours de ces études nous avons tenté de définir la logique qui présidait au réaménagement de cette région métropolitaine. Il nous était apparu que ce réaménagement s'exerçait au profit de la fraction la plus concentrée du capital et avait pour effet d'accroître la dépendance économique de cette région à des centres décisionnels externes. L'ensemble de l'aire métropolitaine marseillaise, au regard des intérêts du capital le plus concentré, se caractérisait essentiellement comme un véritable gisement de main-d'oeuvre, une nouvelle unité d'exploitation de

(1) Cf. Danielle BLEITRACH et Alain CHENU, *Le rôle idéologique des actions régionales d'aménagement du territoire. L'exemple de l'aire métropolitaine marseillaise. Espaces et sociétés*, n° 4, 1971, et Danielle BLEITRACH et Alain CHENU, *Aménagement régulation ou aggravation des contradictions sociales. Aménagement du territoire et développement régional*, vol. 7, 1974.

la force de travail. Quand nous parlons de gisement de main-d'oeuvre, nous faisons référence non seulement aux hommes, mais encore aux conditions générales nécessaires à leur formation et à leurs consommations individuelles et collectives.

Le terme d'aire métropolitaine n'est pas, a priori, un concept sociologique; si nous avons choisi d'étudier une aire métropolitaine en formation, c'est parce que cette aire métropolitaine coïncidait avec un périmètre d'intervention de l'Etat et une doctrine de cette intervention : le ré-équilibrage du territoire français.

Nous pensions que dans un tel contexte il nous serait plus facile de montrer comment l'Etat intervient pour constituer un nouvel espace régional propre à favoriser un nouveau type d'accumulation monopoliste et comment à travers les interventions de l'Etat s'organisent de nouvelles conditions générales diversifiées d'accumulation du capital et d'exploitation de la force de travail. Nous avons parlé à ce propos de pénétration monopoliste dans un tissu industriel et urbain régional ; ce terme ne doit pas faire illusion : à Fos, comme à Dunkerque, la région "n'est pas investie mais constituée par des intérêts économiques délocalisés dans leur origine et à effets multiples dans de multiples localisations" (1).

Dans un tel contexte, les nouvelles formes de mobilisation de la force de travail prenaient une importance centrale : appel à l'immigration, création de nouvelles zones résidentielles mise en place de nouveaux systèmes de transport. Les pratiques de déplacement domicile-travail dans une aire métropolitaine en formation nous semblaient susceptibles de refléter les contradictions sociales qu'un tel bouleversement ne pouvait manquer de susciter.

(1) M. CASTELLS et F. GODARD, Monopolville, L'entreprise, l'Etat, l'urbain, Paris, La Haye, Mouton, 1974, p. 106.

D'un point de vue théorique, nous souhaitons depuis longtemps approfondir l'analyse du rapport entre le contenu des contradictions sociales nées de l'intervention simultanée de l'Etat et des grandes firmes dans l'aménagement et la forme ou la manifestation de ces contradictions dans les pratiques de classes individuelles.

Dans la région marseillaise, la logique de l'implantation des grandes firmes nationales et multinationales impliquait l'élargissement du bassin de main-d'oeuvre, soit par l'appel à un nouveau type de main-d'oeuvre (lorrains et travailleurs immigrés), soit par la diffusion et la densification des zones industrielles par rapport à celles d'activités. Les changements observés témoignaient de l'existence d'une contradiction entre les conditions optimales d'implantation des grandes firmes et celles de vie et de travail de la population. L'élargissement dans le temps et dans l'espace des déplacements domicile-travail (1) n'était qu'un symptôme parmi d'autres de l'existence de cette contradiction. L'absence d'équipements collectifs, la hausse des prix des terrains et des loyers dans les zones urbaines les mieux équipées peuvent être considérées comme d'autres manifestations de cette contradiction.

Dans nos études antérieures, nous avons montré que l'intervention de l'Etat, qui semblait avoir pour objectif de réguler les contradictions sociales nées du processus actuel d'urbanisation, les avaient aggravées dans certains de leurs aspects. La simple comparaison de la masse des investissements de l'Etat réservée au secteur productif et celle réservée à la reproduction de la force de travail est à cet égard particulièrement révélatrice. La répartition des compétences entre l'Etat central investissant préférentiellement dans le secteur productif

(1) De 1954 à 1972, la proportion des actifs effectuant des migrations interurbaines pour se rendre à leur travail est passée, dans la zone étudiée de 3,9 % à 10,4 %. Source : BERU, Enquête sur les déplacements domicile-travail en automobile particulière, 1974 (Plan de transport des Bouches-du-Rhône).

et les collectivités locales qui voient progresser leurs charges dans le domaine du financement des moyens collectifs de consommation et diminuer leurs ressources (baisse des subventions donc des emprunts - soumission à la T.V.A. égale et parfois supérieure à la subvention initiale, endettement) est également révélatrice des limites des effets régulateurs de l'intervention de l'Etat.

La contradiction que l'intervention de l'Etat approfondit est celle que produit l'élargissement de l'exploitation hors des lieux du travail, dans les conditions mêmes de la reproduction de la force de travail. Cet approfondissement concerne non seulement la classe ouvrière mais aussi d'autres couches sociales. En effet, comme le soulignait dans un texte récent F. GODARD, "une importante partie du salaire gérée publiquement (à partir des retenues sur salaire, impôts, etc...) ne revient pas au travailleur sous forme d'équipements collectifs de consommation, et est drainée par les besoins d'accumulation monopoliste". Dans un tel contexte, "la question des équipements collectifs prend valeur d'enjeu central" (1).

La question que nous avons été amenés à nous poser était la suivante : comment cette contradiction qui affecte les conditions de la reproduction de la force de travail dans cette nouvelle unité d'exploitation de la force de travail que constitue la région métropolitaine se manifeste-t-elle ? Comment les travailleurs individuellement ou collectivement en prennent-ils ou non conscience ? En quoi leurs pratiques quotidiennes reflètent-elles cette prise de conscience ?

(1) F. GODARD, *Mode de consommation et nouvelles formes de paupérisation. Pour un urbanisme, La nouvelle critique*, n° spécial, n° 78 bis, Paris, 1974.

A partir de là nous avons été amenés à remettre en question, d'un point de vue théorique, le privilège accordé par certains sociologues aux luttes urbaines ou aux luttes sur les transports comme expression immédiate des contradictions actuelles du processus d'urbanisation.

Si en effet, comme le montre F. GODARD dans l'article pré-cité, l'élargissement de l'exploitation hors des lieux du travail se traduit, faute en particulier d'équipements collectifs, par une "paupérisation par le temps de la grande masse des salariés", la véritable revendication des travailleurs ne va-t-elle pas porter sur le "temps de vivre" ? A cet égard, la revendication des travailleurs de la SOLMER d'une cinquième équipe pour le travail posté ne reflète-t-elle pas la prise de conscience, chez ces travailleurs, de l'élargissement de l'exploitation hors des lieux du travail, au même titre et sans doute plus directement que leur revendication du paiement du temps de transport à l'intérieur de l'usine ?

La faiblesse des revendications et des mouvements sociaux dans le domaine urbain et dans celui des transports signifie-t-elle qu'il n'y a pas dans ces domaines apparition des contradictions sociales, ou que l'expression de ces contradictions sociales est constamment déplacée vers les lieux de travail, où les traditions de lutte, les organisations ouvrières et de salariés, permettent de traduire en solutions immédiates bien que partielles l'ensemble des problèmes quotidiens rencontrés par les travailleurs ?

Au niveau des transports nous avons retrouvé, de manière quasi caricaturale, la dichotomie observée au niveau global de l'aménagement de la région : nous avons, d'un côté, la mise en place par l'Etat d'infrastructures de transport relativement diversifiées pour tout ce qui avait trait au transport marchandises (Port, voie ferrée, circuit routier) alors qu'en ce qui concerne

les déplacements domicile-travail, on voyait s'affirmer le primat absolu, dans les liaisons inter-urbaines, du transport routier laissé à l'initiative des entreprises ou des particuliers. L'effort des communes portait avant tout sur les liaisons intra-urbaines (avec la création du métro à Marseille par exemple) et ne pouvait même en ce domaine suppléer les carences de l'Etat central dans le financement des transports publics.

Le primat absolu du transport routier aboutissait alors, en ce qui concerne les déplacements domicile-travail inter-urbains, à la dominance de deux modes de transport, la voiture individuelle et le ramassage par car de l'entreprise. Par leur flexibilité, ces deux moyens de transport apparaissaient à la fois comme la résultante de la diffusion des activités et des hommes à l'échelle de l'aire métropolitaine marseillaise et comme conditions générales de cette diffusion, rendant de plus en plus aléatoire le développement de tout autre mode de transport, en particulier collectif. La démonstration est évidente en ce qui concerne l'automobile, elle ne l'est pas moins en ce qui concerne le ramassage par l'entreprise.

Nous avons pensé que ce moyen de transport était réservé aux grandes entreprises mais notre étude de la zone industrielle de Vitrolles, zone de desserrement où sont installées une majorité de petites et moyennes entreprises, nous a amenés à constater que la presque totalité des entreprises avaient adopté cette solution. Les seules différences entre ces deux catégories d'entreprises résident dans le confort du ramassage, : ainsi que dans les dimensions du circuit : liaison Marseille-Vitrolles exclusivement pour les P.M.E. de la zone industrielle de vitrolles, rayonnement dans toute l'aire métropolitaine pour les grandes entreprises monopolistes de la zone de Fos et singulièrement pour la grande unité sidérurgique. Cette dernière différence témoigne de la capacité qu'a la grande entreprise monopoliste de structurer à son profit un espace métropolitain, de peser sur un marché du travail. La grande

entreprise monopoliste est en mesure, par des politiques diversifiées organisant l'usage des forces de travail et les conditions de reproduction de ces forces de travail, d'utiliser de manière optimale pour ses objectifs propres non seulement la masse de ses propres salariés mais encore celle de ses sous-traitants. Les conditions de transport, comme celles de logement, sont un élément de cette stratégie diversifiée de la grande entreprise monopoliste : fixation d'un personnel propre, "effet de souplesse" recherché par la proximité d'un milieu urbain et par la mise en place d'un réseau de sous-traitant. L'organisation par l'entreprise monopoliste du ramassage correspond à la nécessité de contrôler la stabilité ou au contraire la mobilité du personnel qu'elle utilise directement ou indirectement.

Il n'en est pas de même pour la petite ou moyenne entreprise de la zone industrielle de Vitrolles qui est nécessairement tributaire, en particulier pour les ouvriers qualifiés, de l'existence du milieu industriel et urbain existant. Dans ce dernier cas, c'est la relation concurrentielle des entreprises face au recrutement de la main-d'oeuvre qualifiée qui explique le recours au ramassage du personnel. Cette situation concurrentielle témoigne de l'incapacité dans laquelle se trouvent les P.M.E. de Vitrolles de contrôler leur bassin de main-d'oeuvre.

La pénétration monopoliste dans une aire métropolitaine en formation, en même temps qu'elle produit de nouvelles conditions d'exploitation de la force de travail dans et hors les lieux du travail - nouvelles conditions d'exploitation qui frappent non seulement l'ensemble de la classe ouvrière mais également l'ensemble des salariés- produit à l'intérieur de la classe ouvrière des situations extrêmement diverses face à l'élargissement de l'exploitation : fixation ou mobilité dans l'emploi, différences de salaires pour une même classification,

conditions différentes de reproduction de la force de travail suivant que le travailleur appartient à une P.M.E. ou à une grande entreprise monopoliste.

S'il s'agit là d'effets structurels liés au mouvement du capital, la stratégie consciente des grandes entreprises tend à renforcer les fractionnements à l'intérieur de la classe ouvrière et l'isolement de ces fractions dans le travail et hors travail. De ce fait, la plupart des luttes ouvrières actuelles partent de ces inégalités réelles dans les conditions matérielles d'existence, elles ont souvent un caractère sectoriel, mais l'aboutissement des mouvements dépend le plus souvent de la capacité à dépasser l'isolement initial de la revendication.

L'analyse des pratiques résidentielles et des conditions de travail des travailleurs des diverses entreprises nous montre l'hétérogénéité des situations de la classe ouvrière ; cette hétérogénéité, pour une part essentielle, est à mettre en relation avec l'hétérogénéité des fractions du capital. Mais elle résulte aussi d'une politique globale du capital qui entretient les cloisonnements à l'intérieur de la classe ouvrière. C'est ainsi qu'en ce qui concerne les déplacements domicile-travail, nous avons constaté l'existence de ramassages dans chacune des entreprises quelle que soit sa taille et son type de propriété ; nous avons également constaté que chacun de ces ramassages, adapté le plus étroitement possible aux besoins et aux horaires de chaque établissement, tendait à renforcer un cloisonnement déjà étanche entre entreprises et travailleurs d'une même zone industrielle (1). Alors que ces zones industrielles représentent des concentrations ouvrières d'une dimension rarement atteinte, on peut voir que leur organisation multiplie

(1) Certaines grandes entreprises avaient même fait venir d'autres régions ou créé de toutes pièces leur propre service de ramassage en collaboration parfois avec le comité d'entreprise.

les obstacles à la formation d'une collectivité ouvrière : absence d'équipements collectifs inter-entreprises, distance entre postes de travail accrue, éloignement dans l'espace et dans le temps du domicile et du travail, etc... (1).

Le mode de transport joue un rôle central comme réponse immédiate à ces multiples cloisonnements entre entreprises et entre travailleurs d'une même zone en même temps qu'il contribue à ce cloisonnement.

Mais le ramassage par les entreprises crée également un obstacle à toute recherche de solutions inter-urbaines dans le cadre d'un système de transport collectif public, puisqu'il soustrait à ce transport collectif une part essentielle de sa clientèle potentielle. Sa flexibilité à peine moindre que celle de la voiture individuelle, son adaptation étroite aux besoins immédiats de l'entreprise, placent tout autre mode de transport dans une situation de concurrence inégale. La seule possibilité alternative demeure alors la voiture individuelle.

Dans le cadre de cette problématique, nous avons choisi d'orienter notre étude, premièrement vers l'analyse du bouleversement global que représentait la pénétration monopoliste dans une aire métropolitaine en formation, deuxièmement vers l'analyse parallèle de deux zones industrielles qui nous paraissaient correspondre le mieux aux mutations constatées dans cette aire : la grande zone industrialo-portuaire de Fos où sont implantées préférentiellement les grandes firmes multinationales et leur réseau immédiat de sous-traitants, et la zone de desserrement de Vitrolles, occupée en général par des P.M.E., dont beaucoup ont récemment quitté Marseille.

(1) La conception même des zones industrielles, la mise en place d'équipements collectifs en particulier, semble refléter chez les promoteurs et chez les dirigeants d'entreprise français une certaine méfiance (pour ne pas dire plus) à l'égard de tout "rassemblement" de la classe ouvrière et des salariés en général.

Nous avons souhaité étudier ces zones pour analyser non seulement l'hétérogénéité des fractions du capital de la région mais encore la restructuration de ces diverses fractions du capital sous la domination monopoliste, le rôle joué par l'Etat ou les collectivités locales dans la mise en place de ces nouveaux espaces industriels, l'articulation de ceux-ci avec un espace résidentiel, un marché de la main-d'oeuvre et plus largement un ensemble de services.

Pour ce faire nous avons constitué un fichier de renseignements sur les entreprises de ces zones comprenant les éléments suivants : taille et type de propriété, qualification et rotation de la main-d'oeuvre employée, lieu de résidence des travailleurs, politique du logement et des transports de l'entreprise, activités sociales éventuelles du comité d'entreprise.

Cette étape de notre recherche, nous a permis non seulement de mieux connaître les diverses politiques d'entreprises dans le domaine des transports, mais encore d'effectuer une approche statistique des pratiques des travailleurs et d'élaborer à partir de cette approche un échantillon stratifié d'ouvriers par zone, par entreprise, par type de travailleur, par types de pratiques.

Comment les travailleurs de ces zones vivent-ils quotidiennement les effets de la contradiction entre conditions optimales de la reproduction des grands moyens de production et les conditions de la reproduction de la force de travail dans une aire métropolitaine en formation ? Comment au niveau de leurs représentations individuelles et collectives, au niveau de leurs pratiques quotidiennes, s'adaptent-ils aux manifestations concrètes de cette contradiction -nouvelles conditions de travail, défaut d'équipements collectifs, élargissement dans le temps et dans l'espace des déplacements ? Nous avons tenté de répondre à ces questions, premièrement en étudiant

systématiquement les conflits, et les revendications apparues à l'occasion de ces conflits, sur les deux zones industrielles, deuxièmement en procédant, à partir de l'échantillon représentatif constitué dans la précédente étape à une centaine d'interviews guidés de travailleurs de Fos et de Vitrolles, portant essentiellement sur l'emploi du temps journalier des travailleurs et sur leur biographie individuelle et familiale.

PREMIERE PARTIE

LES CONDITIONS GÉNÉRALES DES DÉPLACEMENTS

DOMICILE-TRAVAIL DE LA CLASSE OUVRIÈRE

DANS UNE AIRE MÉTROPOLITAINE EN FORMATION

CHAPITRE I

RÉORGANISATION SPATIALE ET

MOBILISATION DE LA FORCE DE TRAVAIL

Au seuil de notre recherche, dont l'objet était l'étude des déterminismes sociaux et des pratiques individuelles dans la constitution des systèmes de transport de personnes des aires métropolitaines, nous avons émis l'hypothèse selon laquelle dans les aires métropolitaines se noue un nouvel ensemble de rapports entre emploi, résidence et système de transport. Nous avons analysé ces rapports grâce à une double approche renvoyant à deux temps de la recherche : d'une part les déplacements domicile-travail ont été saisis comme des moments de la mobilisation des travailleurs en vue de la production - mobilisation dont il s'agissait d'analyser les conditions générales ou particulières telles qu'elles sont mises en place par l'Etat, les collectivités locales, les employeurs ; d'autre part, ces déplacements ont été étudiés en tant qu'ils constituent des pratiques de consommation pour les usagers ; si pour ceux-ci, les déplacements domicile-travail s'inscrivent dans une temporalité intermédiaire entre celle du travail et celle de la vie hors travail, les choix des usagers semblent dépendre de modèles de consommation, mais ces modèles de consommation ne sauraient être étudiés indépendamment de l'usage diversifié que le capital a de la force de travail.

MOBILISATION DE LA FORCE DE TRAVAIL.

A la suite de CHAPOUTOT et GAGNEUR, (1973, pp. 71 et suivantes), "sous ce terme de mobilisation, nous rangeons l'ensemble des conditions concrètes qui président à une époque historique donnée à l'acte d'achat et de vente de la force de travail". Une de ces conditions, les déplacements domicile-travail, doit donc être envisagée au regard d'une double nécessité : pour l'employeur, nécessité de

la production, de la mise en valeur du capital ; pour le travailleur, nécessité de la reproduction de sa force de travail. De plus intervient la nécessaire continuité-quotidienneté du processus de mise en contact de la force de travail avec les moyens de production, le transport des travailleurs devient de ce fait un élément fondamental du rapport social salarial et l'on comprend que le capital se préoccupe d'assurer un ensemble de conditions permettant la mobilisation de la force de travail : conditions générales d'abord comme les infrastructures réalisées par l'Etat ou même par les entreprises ; conditions particulières ensuite comme par exemple l'organisation des transports des travailleurs par l'employeur lui-même, quand les conditions générales se révèlent insuffisantes ou partiellement inadéquates aux caractéristiques spécifiques d'un procès de production.

"La mobilisation assigne ainsi aux déplacements domicile-travail un rôle central dans l'analyse et une place stratégique dans la vie quotidienne d'une agglomération dans la mesure où les trajets domicile-travail (les transports) se posent comme une des conditions de la mobilisation quotidienne en vue de sa réalisation et de sa reproduction" (Chapoutot et Gagneur, 1973, p. 73).

C'est donc au sein de chacun des deux pôles, production et reproduction de la force de travail, que sont à saisir les déterminations des conditions générales de la mobilisation de cette force de travail.

Enfin, il faut souligner que nous avons souhaité analyser les conditions générales de la mobilisation de la force de travail dans un cadre régional en pleine mutation et qui présente de ce fait des caractéristiques quasi-expérimentales,

celui de l'aire métropolitaine marseillaise avec sa zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

QU'EST-CE QU'UNE AIRE METROPOLITAINE ?

La notion d'"aire métropolitaine" est marquée par son origine politico-administrative : elle ne saurait par là même constituer a priori un concept opératoire dans une recherche sociologique. Les limites géographiques d'une zone métropolitaine ne sauraient non plus correspondre nécessairement à une réalité régionale.

Cependant, si cette notion nous intéresse, c'est parce que l'aire métropolitaine coïncide avec un périmètre d'intervention de l'Etat et renvoie à une doctrine de cette intervention : le ré-équilibre du territoire français ; l'emploi du terme d'aire métropolitaine se généralise au début des années 60 avec l'apparition de la doctrine des métropoles d'équilibre, c'est-à-dire avec l'affirmation par l'Etat d'une volonté de dissuader les entreprises, les cadres, la main-d'oeuvre, de venir "gonfler" la région parisienne aux dépens de la province devenue le "désert français".

Face au déséquilibre existant entre la région parisienne et le reste du pays, on propose un modèle de ré-équilibre : il s'agit de créer autour de futures "métropoles d'équilibre" des facteurs d'incitation rendant celles-ci aptes à venir contrebalancer l'attrait de Paris. La ville métropolitaine doit fixer et structurer les activités productives régionales et devenir un centre directionnel pour l'économie de l'aire.

Les facteurs d'incitation mis en avant par la puissance publique sont alors de divers ordres, dans le secteur productif, dans la circulation des hommes et des marchandises et dans l'organisation des consommations collectives. Au développement du secteur productif doit nécessairement correspondre

une multiplication d'activités commerciales, de service, de direction, d'activités de recherche, etc... non seulement dans le centre métropolitain mais dans les centres secondaires : villes anciennes, villes nouvelles.

Il s'agit donc d'un modèle d'intervention de la puissance publique dans l'aménagement, basé sur une conception idéologique de la nature et des effets de cette intervention : *"l'équilibre et l'harmonisation du territoire français dans l'intérêt général des populations concernées"*.

Dans le même temps, les plans successifs (Vème et VIème) affirment la nécessité de la compétitivité internationale de l'économie française et définissent de ce fait des interventions sélectives de l'Etat susceptibles de développer les secteurs de la production les plus aptes à soutenir cette compétitivité ; il s'agit en général des secteurs connaissant une concentration technique et financière poussée.

Au niveau idéologique du *projet* d'aménagement des aires métropolitaines, l'Etat intervient comme *facteur de régulation* du déséquilibre existant entre la région parisienne et la province. Au stade des *actions* d'aménagement nos études antérieures nous ont permis de constater que l'intervention de l'Etat a approfondi un certain nombre de contradictions sociales (1) qui, même si elles se traduisent par une opposition entre le local et le global, correspondent à des contradictions d'intérêts entre classes et fractions de classes. Les interventions de l'Etat ont en effet soumis la région à une nouvelle vague massive d'implantation de grandes groupes financiers de taille nationale et internationale et accru de ce fait la dépendance de cette région à un pouvoir de commandement externe.

(1) Voir notre article (D. Bleitrach, A. Chenu, 1974).
Régulation ou aggravation des contradictions sociales,

Tout se passe, comme si, à travers une hypothèse de développement "métropolitain" de la région on aboutissait à un double résultat : d'un côté un incontestable accroissement du potentiel régional et une accélération de l'urbanisation, de l'autre une dépendance accrue de la région à un pouvoir de décision externe, dépendance qui renforce la fragilité de l'économie régionale face aux crises et aux stratégies de redéploiement des capitaux.

IMPLANTATION MONOPOLISTE ET RESTRUCTURATION DU TISSU INDUSTRIEL.

Dans le cadre des aires métropolitaines, grâce à l'intervention de l'Etat, le mouvement du capital trouve de nouvelles conditions générales diversifiées d'accumulation et d'exploitation. La région constitue pour les grandes firmes monopolistes un gisement de main-d'oeuvre, une nouvelle unité d'exploitation de la force de travail, non seulement parce que ces grandes firmes ont la capacité de restructurer à leur profit le marché de main-d'oeuvre, directement ou indirectement (sous-traitance et travail intérimaire), mais parce que l'organisation des conditions de la reproduction de la force de travail (logements, commerces, transports, etc...) est elle-même de plus en plus dépendante du profit monopoliste.

Parler d'implantation monopoliste dans un tissu industriel et urbain régional ne doit point faire illusion, à Fos comme à Dunkerque, la région "n'est pas investie mais constituée par des intérêts économiques délocalisés dans leur origine et à effets multiples dans de multiples localisations" (M. Castells, F. Godard, 1974, p. 106).

Le cas de l'aire métropolitaine marseillaise est sans doute un des plus exemplaires à cause de l'ampleur de son projet de restructuration. Comme le notent justement M. CASTELLS et F. GODARD, ici plus que partout ailleurs le poids du nouveau

l'emporte sur le potentiel pré-existant (1), même si Fos ne constitue pas cette création ex nihilo dans un désert industriel que l'imagerie officielle a complaisamment décrit. La création de la zone industrialo-portuaire n'intervient pas dans une région non industrialisée, d'une part elle a été précédée par l'installation dans la région d'un fort potentiel pétro-chimique dès avant la dernière guerre et d'autre part elle profite de l'existence d'une tradition solide dans l'agglomération marseillaise, notamment dans le travail des métaux, donc de la présence d'une main-d'oeuvre hautement qualifiée.

Mais nous avons ici l'arsenal complet des mesures d'incitation prévues par l'Etat pour la promotion des aires métropolitaines, même si l'on constate l'inégalité de fait qui existe dans le temps et dans le volume des investissements de l'Etat entre les secteurs de la production, de la consommation, de l'éducation et des transports.

Face à ces mesures d'incitation, on assiste à une restructuration du tissu industriel et urbain liée à l'implantation monopoliste :

1°/ Domination de quelques grands secteurs comme la construction navale, la sidérurgie, le pétrole, la chimie, les matériaux de construction : ces secteurs sont spécialisés en général dans les produits de base ou intermédiaires dont la transformation s'opère dans d'autres régions ou même dans d'autres pays (2). Ils sont en amont (matériaux), comme en aval (commer-

(1) Monopolville, ouvrage cité.

(2) L'I.N.S.E.E., dans une de ses études (Sud-Information n° 2, 1973) cite le cas de la chimie : "on observe que sont exportés presque exclusivement des produits de base et des produits intermédiaires pour être transformés dans des industries situées principalement dans les pays du marché commun".

L'I.N.S.E.E., cette fois à propos de la sidérurgie (les grands établissements industriels à Fos en 1974. A. MULARD, Sud-Information P.C.A., pp. 8 et 9) indique que les zones d'achat et de vente de matières premières et produits de la sidérurgie sont les suivantes :

suite note (2) page suivante....

cialisation) tournés vers l'exportation, même, si, comme c'est le cas pour la sidérurgie, ils exploitent certaines ressources régionales (chaux). Si les coûts du transport des marchandises sont déterminants, l'existence d'un important réservoir de main-d'oeuvre n'est pas non plus un facteur négligeable dans le choix d'installation, surtout dans le cas de la sidérurgie. Il est important en effet qu'existe autour de ces implantations dans un rayon équivalent au déplacement quotidien par route des travailleurs une concentration non seulement d'hommes mais encore de logements, d'équipements, de services nécessaires à la reproduction de la force de travail, de tous les moyens de consommation collective devenus conditions générales de la production sociale. La zone industrialo-portuaire de Fos, dans son état actuel, correspond à ce type d'implantation monopoliste dans l'économie régionale. Le rôle de l'Etat dans l'aménagement de cette zone et de son environnement urbain a été plusieurs fois souligné (1). Si au niveau du projet d'aménagement, l'opération Fos a été présentée comme la "chance de la région", on peut aujourd'hui affirmer que les industries qui se sont installées dans la zone n'ont pas pleinement joué le rôle incitatif qui leur avait été assigné dans la croissance du secteur industriel et du tertiaire. Certes, autour des grandes firmes monopolistes de Fos -de la sidérurgie en particulier- se sont constitués de vastes réseaux de sous-traitance, mais cette sous-traitance demeure limitée aux prestations de service, d'entretien, de maintenance, de transport, à la location de travailleurs intérimaires et ne comporte pratiquement pas d'industries de transformation.

(Suite note (2) de la page précédente)

	Provence Côte d'Azur	Reste de la France	Reste du Monde
Zone d'achat des matières premières	28,2 %	42,2 %	29,6 %
Zone de vente des produits	0	53,3 %	46,7 %

(1) En particulier dans notre article déjà cité : aménagement, régulation et aggravation des contradictions sociales (DB et AC).

L'installation du complexe de Fos ne s'est pas traduite de ce point de vue par un véritable essor industriel régional mais par une *aggravation de la fragilité du tissu industriel régional* qui est devenu beaucoup plus dépendant de firmes motrices et de leurs stratégies nationales et internationales. La sidérurgie, par exemple, non seulement a transplanté du Nord et de Lorraine 50 % de son réseau de sous-traitants (1), mais encore a pratiquement refusé les regroupements d'entreprises locales, réclamant l'exclusivité aux petits sous-traitants. Dans ce cas le réseau de sous-traitants joue en période de crise un rôle d'amortisseur pour l'entreprise leader. En effet, lorsqu'il y a réduction de la production, la firme motrice fait assurer par son personnel propre une partie des travaux délégués en temps ordinaires à des sous-traitants. C'est donc au niveau des sous-traitants que vont se rencontrer les licenciements massifs ou partiels de travailleurs. De surcroît, l'appel des firmes motrices à des sous-traitants fournisseurs essentiellement de main-d'oeuvre (prestations de service, d'entretien, appel à des travailleurs intérimaires) transforme l'industrie régionale en collecteur de main-d'oeuvre, bloquant les capacités d'innovation de cette industrie dans le domaine des forces productives, la soumettant à une concurrence inégale dans le recrutement de la main-d'oeuvre.

Il ne s'agit donc pas seulement de la mauvaise insertion d'un "pôle industriel" dans un tissu industriel régional mal préparé ou sous-industrialisé, mais bien d'un nouveau système industriel dont l'unité sidérurgique offre l'exemple le plus clair et qui se caractérise par :

- l'utilisation d'une partie de la main-d'oeuvre qualifiée existant sur place ;

(1) Les entreprises locales sont de ce fait conduites à devenir sous-traitants de sous-traitants. L'ampleur du phénomène est masquée dans les statistiques officielles par le fait que sont souvent recensées comme entreprises régionales des entreprises nationales et internationales ayant une antenne dans la région. °

- la création d'un réseau d'entreprises littéralement agglutinées autour du complexe et vivant à son rythme, ces entreprises ayant à l'inverse de la firme motrice une composition organique du capital particulièrement faible, c'est-à-dire un important capital variable (salaires) par rapport au capital constant (matières premières, machines, etc...).
- le déplacement de Lorraine et du Nord d'un cortège d'établissements travaillant déjà pour la sidérurgie dans ces régions (services en particulier).
- la mise en compétition des preneurs d'ordre entre eux, en s'assurant un marché particulièrement favorable et sur lequel il sera possible de répercuter les effets immédiats d'une conjoncture de crise.

L'origine essentielle de ces phénomènes est à rechercher dans la nature de l'implantation monopoliste et la manière dont elle utilise la région comme une nouvelle unité d'exploitation de la force de travail. Il s'agit d'une forme d'industrialisation correspondant à un degré très élevé de composition technique et organique du capital. Cette hausse pèse sur les taux de profit à l'échelle sociale. Les solutions compensatoires sont alors à rechercher :

- dans les désengagements de capitaux et d'hommes en vue d'alléger une partie des installations existantes. C'est ce qui s'est passé avec la fermeture des usines de Lorraine.
- dans l'aide de l'Etat (convention Etat-sidérurgie, prêts du F.D.E.S., prise en charge des infrastructures nécessaires à la valorisation du capital privé). Aide de l'Etat et désengagement périodique des capitaux se traduisent par des politiques de redéploiement qui rendent plus fragile un système dont le degré de dépendance à l'égard des firmes motrices s'accroît.

- dans un accroissement de l'exploitation des travailleurs, c'est-à-dire non seulement les travailleurs propres de la grande entreprise (augmentation de la productivité, maintien de la longue durée du travail : 43 h 75, dans le cas de la sidérurgie refus de la cinquième équipe pour les travailleurs postés) mais également des travailleurs des entreprises sous-traitantes.
- dans la constitution de réseaux périphériques basés sur la dévalorisation du capital et des forces de travail (sous-traitance et travail temporaire).

2°/ Restructuration des branches de l'industries locale traditionnelle, les exemples sont nombreux : ciments de Marseille et Outre-Mer repris par les ciments Lafarge, Ateliers de Provence repris par Alsthom (C.G.E.), CODER repris par Frangeco (A.N.F.) puis fermé, Schloesing repris par Ciba-Ceigy (Suisse), Raccord Gir repris par Armosig (Rhône-Poulenc, Vallourec), SIRAP par Cellulose du Pin (S.G.P.M.), papeterie Siffrein-Harcin par le consortium Général Textile (Agache Willot), Brasserie le Phénix par Union des Brasseries, Petit-Jean par Panzani (B.S.N.- Gervais Danone), Salador par Groupe Grace (U.S.A.) puis Lesieur-Unipol, Marseillaise de Semoulerie par Panzani (B.S.N.), Rivoire et Carret par Groupe Cohen-Skalli, Unipol par le Groupe Chancel (rizerie indochinoise), Noilly-Prat par le cognac Martell : une telle liste ne saurait être considérée comme exhaustive (1).

Le processus de restructuration peut au départ se présenter sous forme de concentration purement locale (Unipol), il aboutit toujours à un contrôle financier plus étroit qui place la région sous une dépendance externe. Un récent rapport

(1) Source : Tableau publié par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie dans son rapport sur les "Liens juridiques et financiers de l'industrie régionale" in la connaissance de la région, n° 2, Sept. 1974.

de la Chambre de Commerce et d'Industrie note : "Sur les 116.000 salariés des 300 établissements ayant au moins 100 employés, 61,5 % sont commandés directement de l'extérieur, 13,5 % le sont par l'intermédiaire d'une société régionale contrôlée, soit au total 75 % de dépendance externe... Le tiers des établissements industriels régionaux d'au moins 50 salariés appartiennent à des entreprises non régionales ; cette proportion devient majoritaire pour les gros établissements (200 salariés et plus) ; les trois-quarts des emplois existants dans les grands établissements industriels régionaux (au moins 100 salariés) dépendent d'un centre de décision situé directement ou indirectement hors de la région ; les deux-cinquièmes du chiffre d'affaire des principales entreprises industrielles apparemment régionales (siège social en Provence - Côte d'Azur) sont réalisés sous le contrôle d'une société extérieure à la région ; une vingtaine de groupes nationaux ou étrangers contrôlent presque la moitié du potentiel productif régional, cette emprise s'exerce de façon croissante" (1). Ce processus de restructuration de l'industrie régionale traditionnelle illustre ce que nous avons dit lorsque nous avons analysé la notion d'aire métropolitaine en montrant que sa mise en place correspondait à une dépendance accrue de la région à un pouvoir de décision économique et politique externe. Cette dépendance n'est pas sans effets sur le type de production régionale, sur l'emploi, sur la localisation industrielle. Le capital régional, à partir du moment où il est intégré dans une stratégie financière globale, tend à spécialiser sa production, parfois même c'est le secteur entier qui est jugé peu rentable en regard d'autres possibilités d'investissement, il est alors condamné. On voit ici que politique de l'emploi et mobilité du capital sous l'égide du secteur financier entrent en contradiction. C'est ainsi que l'on assiste à la disparition d'un important potentiel industriel et des emplois qui lui étaient liés : industrie des

(1) Rapport de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille précédemment cité.

métaux (perte : 1300 emplois), les industries alimentaires (perte : 800 emplois), l'habillement (perte : 700 emplois) (1). Dans le même temps, on assiste au développement du tertiaire : des commerces (essentiellement les grands établissements de distribution) et des services (essentiellement ceux dépendants du secteur public) mais ce développement n'a qu'un effet relatif sur l'emploi et le taux d'activité de la région qui a baissé de 1954 à 1968 et n'a que peu progressé depuis cette date. C'est la commune de Marseille qui est la plus touchée par ce processus (2). La disparition de l'industrie marseillaise a une double origine : disparition pure et simple d'établissements mais aussi départ de certains établissements vers des zones de desserrement périphériques, comme celles de Vitrolles, des Milles, de Rousset, etc... Ces départs présentent d'indéniables avantages pour les industriels (3) : l'Etat, les collectivités locales prennent à leur charge les infrastructures, tandis que primes, dégrèvements fiscaux favorisent le changement de localisation. A cela, il faut ajouter la plus-value foncière réalisée par les entreprises lors de leur départ des zones centrales. L'implantation du secteur financier dans l'industrie locale favorise également le départ des industries

(1) Source : Statistiques I.N.S.E.E., *Sud* n° 3, 1973 (sur les créations disparition d'établissements en Provence-Côte d'Azur durant la période 1961-1971).

(2) A Marseille, sur 41 établissements de plus de 100 salariés disparus de 1961 à 1971, 23 étaient industriels.

(3) Du moins dans un premier temps, car si les infrastructures de ces zones industrielles largement financées par la puissance publique sont adaptées au trafic marchandise, il n'en est pas de même en ce qui concerne la mobilisation de la force de travail. Les entreprises qui emploient une main-d'oeuvre hautement qualifiée se trouvent de ce fait dans une situation de concurrence inégale avec les entreprises demeurant dans le centre urbain ou les entreprises monopolistes qui offrent à leurs travailleurs des conditions de stabilité, de logement, de transport sans commune mesure avec celles qu'elles peuvent elles-mêmes apporter.

du milieu urbain, dans la mesure où le lien du secteur industriel avec la promotion immobilière facilite le développement de stratégies d'ensemble relatives à l'utilisation des terrains centraux. Le rachat d'entreprises en vue de leur fermeture, s'il permet l'éviction de concurrents, devient dans ce cas une opération parfaitement rentable. Le capital local, dans ce contexte de restructuration, pratique lui-aussi une politique spéculative sur les terrains centraux ; le cas le plus exemplaire est celui des tuileries marseillaises qui possèdent la majeure partie des terrains non bâtis du XVIème arrondissement. Toute politique d'équipement ou de logement se heurte dans ce quartier populaire à cet accaparement foncier (1). En fait, la stratégie spéculative paraît claire : concentration et disparition du potentiel industriel des tuileries, dégradation du quartier, faute d'équipements et de rénovation, ce qui doit permettre à terme une opération de restructuration complète du quartier.

Dans ces conditions de dépendance accrue de l'économie régionale ne se développent pas ou alors partiellement les appareils de direction (2). Au niveau des investissements et de la circulation du capital se renforce donc la dépendance de la région par rapport aux capitales métropolitaines sièges des grandes concentrations financières.

Cette tendance, nous l'avons constatée non seulement en ce qui concerne les grandes entreprises récemment installées à Fos mais aussi dans l'organisation des transports de person-

(1) Ici le capital local s'est allié avec une grande banque d'affaires en vue d'une opération immobilière ultérieure. Si l'analyse des conditions générales de mutation de l'aire métropolitaine nous montre que la bourgeoisie locale subit durement l'implantation monopoliste en perdant en particulier son emprise sur le secteur industriel, l'urbanisation est l'occasion de compromis partiels où les intérêts des deux fractions de classe peuvent temporairement coïncider.

(2) La création du Centre de Commerce International à Marseille est retardée année après année et en 1976 les réservations de bureaux dans ce centre demeurent insignifiantes.

nes (1), dans le bâtiment et les travaux publics (2) ou encore dans la distribution avec la multiplication des "géants" appartenant à des chaînes de magasins à succursales multiples.

En aucun cas, le centre métropolitain ne semble être appelé à jouer un rôle de direction économique sur l'ensemble des activités productives de la zone. La diversification des activités de ce centre ne peut manquer d'être freinée. Seules les activités tertiaires liées à la formation de la force de travail, à sa reproduction, à la collecte de l'épargne reçoivent une véritable impulsion (3).

-
- (1) Citons l'appel de la SOLMER (complexe sidérurgique de Fos) à une entreprise déjà chargée en Lorraine du transport des travailleurs de la sidérurgie. Les transporteurs locaux qui avaient formé une association et procédé à des investissements en matériel ont protesté contre cette attribution d'un marché sur lequel des assurances leur avaient été données. Le conflit a nécessité l'arbitrage du préfet. Le transport des travailleurs de la SOLMER n'en a pas moins été assuré par le groupe déjà installé en Lorraine et qui s'occupe de transports et de travaux publics à une échelle internationale.
 - (2) Sur l'ensemble des grands programmes immobiliers de la zone ouest de l'Etang de Berre, il n'a pu être relevé qu'un seul nom d'entreprise locale. Les autres sont exécutés par de grands promoteurs liés aux banques d'affaire. En ce qui concerne les travaux publics, la région Provence-Côte d'Azur est la 3ème (après la région parisienne et Rhône-Alpes) par l'importance des investissements : en 73, 4 milliards de francs soit 11 % de l'investissement national. C'est la première région pour les travaux maritimes et fluviaux, la 2ème pour les terrassements, la 3ème pour les routes et les aérodomes, la 6ème seulement pour les voies ferrées. La part des entreprises régionales a été de 43,7 % (moyenne française 62,6 %). Ce qui place la région Provence-Côte d'Azur au 2ème rang de la dépendance pour la France, après la Bretagne, pour les Travaux Publics d'après le recensement de la Fédération Nationale des Travaux Publics).
 - (3) A Marseille, si l'on a assisté à un indéniable essor du tertiaire supérieur, on s'aperçoit que cet essor dépend pour l'essentiel du secteur public. Autre constat : si, pour la collecte de l'épargne, la Provence-Côte d'Azur est une région leader, elle souffre dans le même temps d'un manque de capitaux locaux susceptibles de s'investir dans l'industrie. Cette situation est aggravée par la quasi-disparition des bourses régionales (à la suite de l'interdiction de la double cotation). La grande bourgeoisie marseillaise chassée de son domaine d'exercice traditionnel (port, industries alimentaires) par le développement monopoliste n'a pas réinvesti sa fortune (encore considérable) dans l'industrie régionale mais d'une part a pris des participations et d'autre part s'est constituée un patrimoine immobilier.

Le développement monopoliste dans l'économie régionale se traduit par une transformation profonde des secteurs d'activités et de leur répartition dans l'espace, ainsi on aboutit :

- à une concentration dans les centres urbains de l'emploi tertiaire et féminin ;
- à un rejet à la périphérie des emplois industriels légers ;
- à l'implantation des industries lourdes à des distances relativement importantes des agglomérations.

IMPLANTATION MONOPOLISTE ET BOULEVERSEMENT DU TISSU URBAIN.

Nous assistons dans le même temps à l'extension des agglomérations ; de vastes programmes de logements, sous la double égide de la puissance publique et des grands promoteurs immobiliers, sont mis en chantier. La reconquête spéculative du centre métropolitain est largement entamée. Les catégories les plus défavorisées, les travailleurs et singulièrement la classe ouvrière sont rejetés non seulement vers les espaces urbains périphériques, mais aussi vers certaines "villes ouvrières" ou même des villages. La ségrégation de ce fait se situe à l'échelle régionale (1). En ce qui concerne la mise en chantier de vastes programmes de logements, en particulier dans la zone

(1) Une enquête effectuée sur la SNIAS (6.635 travailleurs) en juin 73 par l'O.R.E.A.M. 13, le C.E.T.E., la D.D.E. indique, quant à l'évolution de la répartition des lieux de résidence du personnel de l'entreprise de 1960 à 72 : 47 % du personnel de l'usine travaillaient déjà en 1960 ; parmi ceux-ci plus de 35 % habitaient Marseille contre moins de 28 % du personnel en 72. La diminution de la part de Marseille s'est faite au profit d'Aix. A l'intérieur de Marseille, il y a une nette évolution de la répartition de l'habitat : la part du centre (arrondissement 1 à 7) a décliné de 16,2 à 9,8 %, tandis que celle de la partie Nord de Marseille (15^e et 16^e arrondissements) plus proche de Marignane a augmenté de 3,7 à 6,1 %. La partie Nord est aussi la plus nettement ouvrière.

de l'Etang de Berre, on constate une désadaptation structurelle de l'offre et de la demande. Pendant la période de réalisation du VIème Plan, on a assisté à la construction assez massive de logements en immeubles collectifs mal insonorisés, d'un voisinage souvent mal équipé et aux loyers élevés même dans le cas d'habitations à loyers "modérés" (1). C'est pourquoi plus de 5000 logements construits autour de l'Etang de Berre de 1968 à 1975 (sur 30.000) étaient inoccupés début 1976. La mobilité résidentielle de cette zone est forte. De nombreux travailleurs font construire des pavillons qui sont souvent très éloignés de leur lieu d'emploi : la recherche d'une amélioration des conditions de logement conduit ainsi à une aggravation des conditions de déplacement (2).

En ce qui concerne la reconquête du centre métropolitain Marseillais, on assiste ici aussi à une désadaptation structurelle de la demande à l'offre. Cette reconquête spéculative a été orientée essentiellement vers la création de bureaux et le développement du tertiaire. Mais dans ce domaine les résultats se font attendre. Le développement du tertiaire à Marseille apparaît plus comme un prolongement d'une tradition (activités portuaires en particulier) que comme le résultat d'un essor économique actuel dans le secteur privé. Mais c'est surtout le secteur public qui explique la croissance du tertiaire.

(1) Au cours du VIème Plan, dans les communes du pourtour de l'Etang de Berre, 3000 logements ont été livrés chaque année -chiffre assez proche des 3500 prévus, alors même que l'on avait observé de 1968 à 1972 un véritable effondrement des prévisions d'emploi.

(2) Cette amélioration des conditions de logement apparaît dans le cas des travailleurs postés -de plus en plus nombreux- comme une nécessité impérieuse qu'a reconnue le rapport WISNER (Juillet 1976). Ce rapport rendu public par le gouvernement recommande qu'une série de dispositions soient prises pour que les logements des travailleurs postés comportent au moins une pièce insonorisée.

Le marché des bureaux de Marseille a connu à partir de 1968 un important développement au niveau de l'offre, mais la pression de la demande reste faible, la clientèle est surtout locale. Les promoteurs hésitent de ce fait à se lancer dans des opérations dont les ventes ne sont pas assurées.

Cette désadaptation structurelle aboutit au paradoxe de bureaux ou d'immeubles de standings, puis de H.L.M. inoccupés (1) tandis qu'une grande partie de la population ouvrière est de plus en plus mal logée. La ségrégation sociale non seulement à l'intérieur de la ville métropolitaine mais à l'échelle de l'aire tend à s'accroître. "Pour réduire la charge foncière, les constructeurs de logements sociaux ou de qualité intermédiaire ont tendance à s'orienter vers les terrains voisins. Ceci est particulièrement vrai pour les constructions H.L.M., qui sont soumises à des prix plafonds de charge foncière, et qui ont été en conséquence écartées dans un premier temps des quartiers dits résidentiels, dans un second temps des quartiers déjà urbanisés, les seuls terrains compatibles avec les prix plafonds se trouvant désormais en-dehors du périmètre d'urbanisation. Ce processus est cumulatif puisque les

(1) "Les loyers d'équilibre des H.L.M. réévalués en francs constants valeur 1975, ont évolué de la manière suivante (charges non comprises, d'un montant de l'ordre de 200 F./mois) :

	Type 3	Type 4
1963	283 F/mois	347 F/mois
1966	332 F/mois	410 F/mois
1975	810 F/mois	890 F/mois

Il est bien évident que ces valeurs sont incompatibles avec les revenus des familles auxquelles ces logements sont destinés (1.880 F/mois pour un type 3)"

Préambule du rapport de présentation du Plan d'occupation des sols de Marseille, 1976.

quartiers les moins favorisés reçoivent les constructions destinées aux couches sociales les plus pauvres, et les quartiers aisés attirent les constructions destinées aux classes les plus riches" (1).

DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL.

Face à cette redistribution régionale des secteurs d'activités et de la localisation de la main-d'oeuvre qui aboutit à la fois à la constitution de véritables pôles ségrégatifs à l'intérieur des villes comme à l'échelle de l'aire métropolitaine et à un à un véritable éclatement des secteurs d'emploi et de résidence, la manière dont s'organise et se réorganise la mobilisation de la force de travail par le transport domicile-travail apparaît déterminée par une série de facteurs :

1 - Par les politiques urbaines en matière de logement, de transport et de maintien des secteurs d'activités. L'intervention de l'Etat et des collectivités locales qui techniquement correspond à une forme de socialisation de la répartition des forces productives et de l'organisation des consommations collectives se heurte, comme le souligne Jean Lojkine (1973), à la forme sociale des rapports de production à travers une triple limite :

- "Une limite liée au financement des différents éléments qui donnent à la vie urbaine capitaliste son caractère propre". Le critère de rentabilité de ces différents

(1) Rapport de présentation du Plan d'occupation des sols de la commune de Marseille, 1976, p. 1., ce processus cumulatif a abouti premièrement à accroître la ségrégation entre les quartiers nord (11ème, 13ème, 14ème, 15ème et 16ème arrondissements) et les quartiers sud et centraux (1er, 7ème, 8ème et 9ème) où la construction H.L.M. est inexistante, et deuxièmement à vider peu à peu les quartiers centraux des couches populaires.

éléments va être déterminant pour la production des espaces urbains. C'est ainsi que les secteurs de moyens de consommation collectifs (équipements et logements sociaux, espaces verts, transports en commun, etc...) seront sacrifiés à d'autres secteurs plus rentables comme l'équipement commercial ou bancaire ou en matière de logement à la clientèle "solvable", quitte à accroître la désadaptation structurelle de l'offre et de la demande. Si l'intervention de l'Etat et surtout des collectivités locales dans ce domaine a pour objectif de réguler les contradictions nées de ce mode de financement en développant de nouvelles conditions de "solvabilité" d'une clientèle populaire (aide au secteur H.L.M. ou aidé, allocation logement, etc...), cette intervention premièrement apparaît de plus en plus insuffisante par rapport à l'élargissement des contradictions nées du mode de financement et deuxièmement aboutit à renforcer la ségrégation des espaces urbains en réservant les quartiers sous-équipés, périphériques, aux catégories les plus défavorisées (1).

(1) Le mode d'intervention de l'Etat et le partage des compétences entre l'Etat central et les collectivités locales va jouer un rôle important dans l'accentuation de ces phénomènes : une large part de l'organisation de ces consommations collectives est laissée à la charge des collectivités locales, alors que, faute de subventions, celles-ci n'ont pas les moyens financiers de faire face aux nouvelles exigences de l'urbanisation. Elles sont obligées soit de freiner leurs réalisations, soit de recourir aux emprunts privés à des taux relativement élevés ce qui se traduit par une augmentation des impôts locaux, soit d'augmenter les tarifs publics. On assiste la plupart du temps au recours aux trois solutions simultanément.

Vont également peser sur le mode d'intervention de l'Etat les différentes politiques destinées à lutter contre l'inflation (provoquée par l'aide massive au secteur monopoliste pour l'essentiel); c'est ainsi que le secteur H.L.M. qui bénéficiait initialement de prêts au taux de 1 % s'est trouvé atteint par les relèvements successifs de ces taux (notamment lors du plan de stabilisation de 63).

- "Une limite liée à la division sociale du travail sur l'ensemble du territoire et par conséquent à la concurrence anarchique entre les différents agents qui occupent et transforment l'espace urbain".

Ainsi nous avons vu que, dans le cas de l'aire métropolitaine marseillaise, les actions régionales d'aménagement de l'Etat qui avaient pour but officiel un ré-équilibre du territoire national se traduisaient dans les faits par une accentuation de la dépendance de la région à un pouvoir de commandement externe, donc par une fragilité plus grande face aux politiques de redéploiement des grandes firmes. De surcroît, du fait de cette dépendance, le développement économique régional aboutissait à la mise en place d'un nouveau système industriel et urbain, sans diversification d'activités autres que celles que l'on pouvait attendre d'un gisement de main-d'oeuvre.

- "Une limite, enfin, issue de la propriété privée du sol elle-même". Sur ce plan, si dans certains secteurs des rives de l'Etang de Berre, grâce aux procédures de réservation, aux déclarations d'utilité publique, à la création de Z.A.C., on a assisté à une "rationalisation" du marché foncier et si dans ces secteurs, la petite spéculation privée a dû céder le pas à la grande promotion immobilière, les effets sur les prix des loyers et des appartements ont été peu sensibles. De surcroît, hors de ces secteurs, dans la grande ville métropolitaine, le prix des terrains n'a cessé de croître (1). Avec la diffusion

(1) Sur ce point, nous nous contenterons de citer les conclusions du rapport de présentation du Plan d'occupation des sols de la commune de Marseille : "L'étude sur l'évolution du prix des terrains à Marseille entre 1954 et 1963 effectuée par le C.R.E.D.O.C. à partir des déclarations fiscales avait confirmé que le prix moyen du terrain à bâtir était passé en 10 ans de 7 F/m² à 36 F/m², soit un facteur multiplicatif de 5,1 alors que l'indice des prix était multiplié par 1,5 environ et l'indice du coût de la construction par 2 ; la valeur globale du sol urbain marseillais était ainsi passée de 1,1 milliard de francs en 1954 à 7,5 milliards de francs en 1963, et l'on pouvait aisément calculer que les seules plus-values enregistrées lors des mutations de propriété représentaient l'équivalent

des activités et des résidences la hausse des prix des terrains a atteint l'ensemble de l'aire métropolitaine.

2 - La manière dont s'organise et se réorganise la mobilisation de la force de travail par le transport domicile-travail paraît également déterminé par les politiques des grandes entreprises et la capacité qu'elles ont de produire ou d'utiliser les gisements de main-d'oeuvre nouveaux ou existants. Dans l'espace de Fos et de l'Etang de Berre, l'organisation des rapports emploi-résidence se différencie selon les trois sous-espaces suivants (1) :

a) Un sous-espace caractérisé par un rapport emploi-résidence de type pré-monopoliste restructuré : un exemple de cet espace est fourni par la zone industrielle de Vitrolles et le système résidentiel correspondant (figure A). Création de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, la zone industrielle de Vitrolles est, pour une part, une zone de desserrement pour des établissements auparavant implantés à Marseille. La restructuration occasionnée par le desserrement se traduit, pour les salariés de ces établissements qui continuent d'habiter Marseille (2), par une aggravation de leurs conditions matérielles d'existence : trajets domicile-travail plus longs, suppression d'un moment de la vie fami-

(Suite de la note (1) de la page précédente)

des dépenses d'équipement urbain faites par la collectivité. Depuis lors, le secret fiscal ayant été renforcé, il n'a pas été possible de mettre à jour ces données ; mais les acquisitions réalisées par la collectivité montrent que la hausse des valeurs foncières s'est poursuivie dans les mêmes proportions". Pour étudier correctement d'un point de vue sociologique ces phénomènes il faudrait comparer le prix moyen des terrains des grandes propriétés vendues par la bourgeoisie marseillaise au prix moyen global des petites transactions.

(1) Précisons d'abord qu'il ne s'agit pas d'analyser ici toutes les formes du rapport emploi-résidence dans l'aire métropolitaine, l'espace d'une grande agglomération telle que Marseille, au sein duquel s'imbriquent et se superposent différents sous-espaces industriels et résidentiels n'est pas étudié, sinon sous l'angle des phénomènes qui affectent sa périphérie (création d'une zone industrielle de desserrement à Vitrolles, fonctionnement d'un grand établissement proche de Marseille comme la SNIAS). L'analyse des formes du rapport emploi-résidence à Marseille nous semble à elle-seule justiciable d'une étude complète.

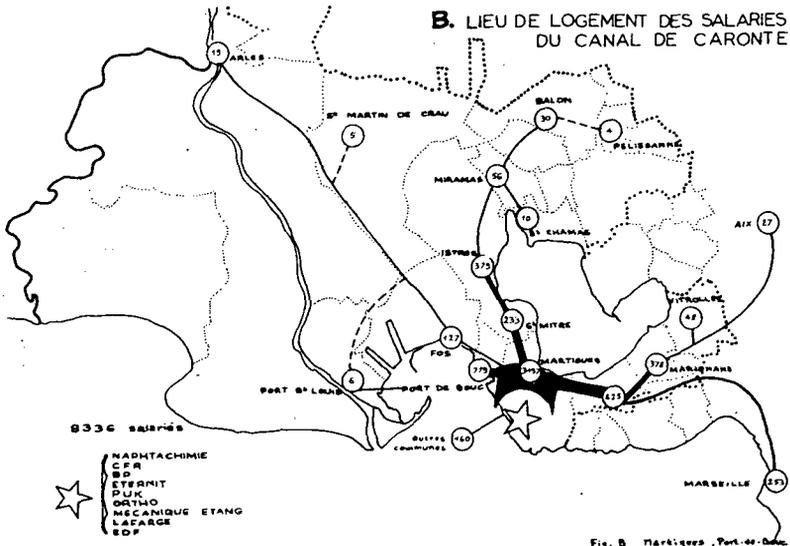
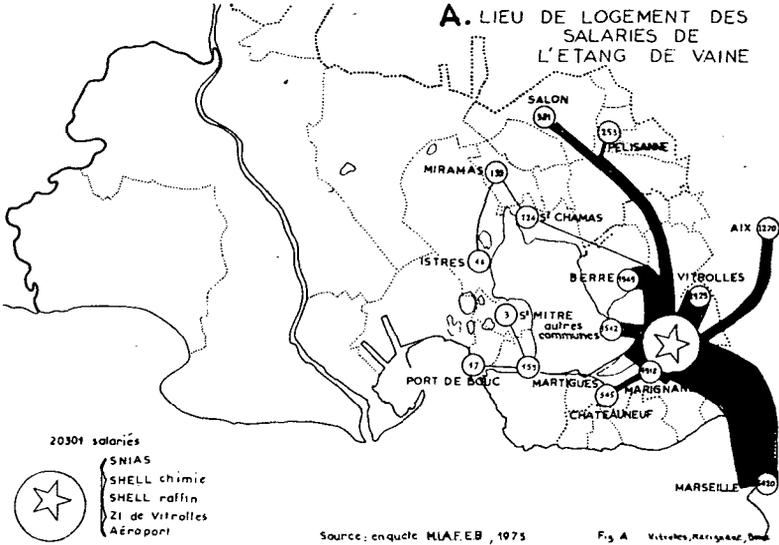
(2) 37 % du total des salariés de la zone industrielle, des travailleurs qualifiés pour l'essentiel.

liale avec l'impossibilité de retourner chez soi le midi, parfois baisse du salaire en raison de la difficulté plus grande à faire des heures supplémentaires, intensification du travail avec les modernisations facilitées par le transfert. Dans l'ensemble, les firmes de cette zone s'avèrent incapables d'organiser des moyens collectifs de consommation répondant avec une certaine efficacité aux besoins de leurs salariés ; les seules tentatives notables concernant le ramassage de la main-d'oeuvre, qui n'a pu être organisé à l'échelle de plusieurs entreprises malgré une tentative d'entente des propriétaires de la zone. Si l'autorisation officielle (1) a été obtenue, les problèmes matériels (horaires) et la méfiance des chefs d'entreprise à l'égard de tout regroupement des travailleurs à l'échelle de la zone ont fait avorter le projet. Au cours de notre enquête auprès des entreprises de la zone industrielle de Vitrolles, nous avons constaté que la quasi-totalité de ces entreprises avait été amenée à organiser un ramassage en direction de Marseille et ce le plus souvent avec des moyens de fortune d'un confort tout relatif. Le desserrement aboutit pour les entreprises -surtout celles qui emploient une main-d'oeuvre qualifiée- à un renforcement de l'infériorité dans laquelle elles se trouvent vis-à-vis des grandes entreprises monopolistes du voisinage de l'Etang de Berre pour ce qui concerne l'embauche des travailleurs (2). L'organisation du ramassage de la main-d'oeuvre qualifiée résidant à Marseille apparaît comme une tentative de réponse à cette situation de concurrence iné-

(1) Une telle initiative est illégale puisque les décrets d'application de la récente loi sur les transports "hors coordination" n'ont pas été publiés. L'ancienne législation, toujours en vigueur interdit aux entreprises d'organiser en commun le transport de leur personnel.

(2) Les grandes entreprises sidérurgiques et pétrochimiques de Fos connaissent parmi leurs ouvriers un turn-over de 1 à 4 %. Elles pratiquent, à classification égale, des salaires de 25 à 30 % supérieurs à ceux des entreprises de Vitrolles dans lesquelles le turn-over est de l'ordre de 20 % en moyenne. A ces différences de salaires viennent s'ajouter un certain nombre d'avantages sociaux que, par le biais du comité d'entreprise, la grande firme réserve à ses travailleurs (logements, accession à la propriété, loisirs pour les adultes et les enfants, transports, etc...).

LES LOCALISATIONS RESIDENTIELLES DES SALARIES TRAVAILLANT
AU VOISINAGE DE L'ETANG DE BERRE



C. LIEU DE LOGEMENT DES SALARIES DE LA ZIP DE FOS

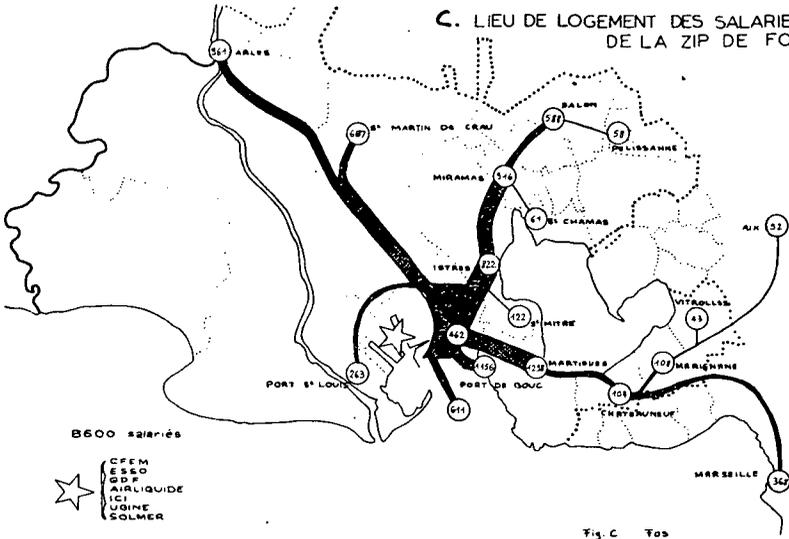


Fig. C Fos

gale (1). Le retour vers Marseille ou d'autres villes d'origine est une autre type de réponse (2).

Cet espace de type pré-monopoliste restructuré se caractérise donc par :

- un faible niveau d'intervention directe des firmes sur la vie hors travail de leurs salariés ;
- un poids individuel assez faible des firmes dans l'organisation des marchés locaux de main-d'oeuvre -donc une fragilité de ces firmes face à toute restructuration du tissu industriel régional ;
- une tendance des salariés à se fixer dans le logement et le quartier plus que dans l'entreprise ;
- une aggravation des conditions de vie et de travail des salariés, l'élargissement des temps de déplacement domicile-travail n'étant qu'un symptôme de cette aggravation qui en fait correspond à un bouleversement complet du rythme de vie des travailleurs (productivité accrue avec le desserrement, intensité plus grande des cadences de travail (3),

-
- (1) L'attribution prioritaire aux travailleurs de la zone de Vitrolles par l'office départemental H.L.M. n'a concerné qu'un faible nombre de salariés.
 - (2) Depuis la création de la zone il y a eu 19 retours ou transferts d'entreprises vers Marseille, 3 vers Marignane, 1 vers Aubagne, 1 vers Gignac, 2 vers Salon, 2 vers Fos, 1 vers Aix, 1 vers Sausset. Les retours ont surtout concerné le secteur industriel (Statistiques du syndicat de la zone industrielle).
 - (3) La deuxième partie de notre étude centrée sur l'analyse des pratiques des travailleurs dans et hors travail nous a permis de mieux saisir la complexité de ce phénomène d'intensification des cadences lié au desserrement : l'entreprise se modernise, une certaine "rationalisation" de la production apparaît, elle se traduit toujours par des contraintes plus grandes sur les temps de production. Ces contraintes peuvent dépendre d'une nouvelle organisation du travail (exemple : achat de machines qui permettent la "préparation" du travail) mais elles peuvent aussi apparemment dépendre de la "volonté" du travailleur à travers l'importance de la prime de rendement : pour faire un travail donné, le travailleur a un certain temps, si il arrive à l'exécuter en moins de temps, il a une prime. 35 à 40 % de son salaire dépendent de cette prime. Mais à partir du moment où un nouveau temps moyen de production se dégage, l'attribution de la prime dépend d'une nouvelle accélération des cadences.

Suite note (3) page suivante...

suppression de certains moments de la vie familiale comme le repas de midi, etc...). Les salaires moins élevés que ceux de la grande entreprise monopoliste mais aussi cette aggravation des conditions de vie et de travail expliquent l'importance du turn-over sur la zone.

- b) Un sous-espace de type monopoliste simple, avec, par opposition au sous-espace précédent, un poids individuel très fort des firmes sur les marchés locaux de la main-d'oeuvre et un haut degré d'intervention des firmes dans la vie hors travail des salariés. Le maintien d'une bonne proximité entre lieu d'emploi et lieu de résidence demeure possible dans cet espace (figure B), à la différence des espaces a) et c), mais c'est au prix, dans le cas de petites agglomérations, d'une grande pauvreté en moyens publics de consommation (1) ; l'entreprise intervient, dans la mesure qui l'intéresse, pour suppléer à ces carences de l'Etat. L'exemple extrême d'un tel espace est fourni par les corons, bien représentés dans la zone par Salins-de-Giraud, sorte de camp romain tracé au cordeau entre deux usines des groupes Péchiney et Solvay. Avec l'ensemble que forment, autour de l'espace industriel de Caronte, les agglomérations de Port-de-Bouc et Martigues, on observe un système un peu plus vaste, mais affecté par un puissant mouvement de déstructuration avec la fermeture

(Suite note (3) de la page précédente).

Dans certaines entreprises de la zone, à la suite du desserrement, les heures supplémentaires ont été pratiquement supprimées dans la mesure où le temps de transport accru (1/2 heure le matin, 1 heure le soir) les interdisait, et la prime au rendement a été généralisée.

- (1) Il convient de nuancer cette affirmation concernant la pauvreté de ces petites agglomérations en moyens publics de consommation ; si elle est parfaitement exacte en ce qui concerne Salins de Giraud ; elle demande à être précisée en ce qui concerne Martigues et Port-de-Bouc. Ces municipalités ouvrières ont eu des ressources relativement abondantes grâce à la présence sur leur territoire d'importantes industries. Elles ont pratiqué une politique systématique d'équipements et d'avantages sociaux (Port-de-Bouc en particulier). La situation s'est transformée par suite de la fermeture des usines (chantier naval par exemple). Le caractère dortoir de ces communes par rapport à Fos tend à s'accroître, accentuant leurs difficultés financières et freinant leurs réalisations. Cette situation se traduit par une aggravation des conditions d'existence des travailleurs dans le domaine des consommations collectives.

d'établissements tels que les chantiers de Provence, Astra-Calvé, la Vieille Montagne, etc... La création du complexe de Fos tend à transformer l'espace de Port de Bouc - Martigues qui formait une unité ayant une certaine autonomie, en un sous-ensemble de l'espace centré sur Fos, sous-ensemble spécifié par ses caractères de zone dortoir et de zone d'industries de sous-traitance (1).

- c) Un sous-espace de type monopoliste d'Etat, centré sur des grands établissements industriels de composition organique du capital très élevée, caractérisé dans sa mise en place comme dans son fonctionnement par l'articulation permanente des interventions de l'Etat d'une part et les grandes firmes d'autre part dans l'organisation des conditions de la production (figure C). Déjà, dans l'espace du type b), la grande entreprise se distingue par sa capacité à produire et à utiliser des tissus industriels et résidentiels. Dans l'espace du type c) cette capacité est relayée et amplifiée par toute la puissance d'intervention de l'Etat. L'amplitude des déplacements domicile-travail est très grande pour toutes les catégories de travailleurs (2), mais il existe par ailleurs une nette dichotomie au sein des salariés : d'un côté, une main-d'oeuvre fixée dans les grands établissements, caractérisée par un fort degré d'intervention de l'employeur dans la vie hors travail des salariés, de l'autre une main-d'oeuvre flottante, enrôlée dans les établissements sous-traitants liés aux grandes firmes monopolistes, subissant de plein fouet les effets de la conjoncture et des restructurations

(1) Notre étude nous a permis de constater que 25 % des établissements de la zone industrielle de Port de Bouc étaient des sous-traitants de la SOLMER, spécialisés dans l'entretien, la maintenance, les services, le personnel de ces établissements intervenant souvent sur le site de l'unité sidérurgique. Ces établissements ont ressenti très durement les effets de la crise (fermetures, réduction des effectifs salariés et de la production).

(2) Il faut excepter les travailleurs -immigrés pour la plupart- proches de la zone industrielle de Fos, vivant dans des foyers hôtels pour célibataires : depuis la fin de la construction de l'unité sidérurgique, ces foyers ne sont que très partiellement occupés.

industrielles, pleinement exposée aux carences des équipements collectifs publics nullement compensées par les politiques d'entreprise ; cette deuxième catégorie vit dans un espace largement analogue à celui du type a), mais avec des caractéristiques d'instabilité d'emploi et de résidence plus marquées.

L'amplitude des déplacements domicile-travail qui caractérise cet espace n'est ici aussi que le symptôme d'une aggravation générale des conditions de vie des travailleurs, non seulement parce qu'elle correspond, comme dans l'espace a), à un bouleversement complet du rythme de vie des salariés (bouleversement aggravé par la généralisation du travail posté dans cette zone), mais parce qu'elle correspond également, comme nous venons de le voir, à une destructuration de l'espace b), à une capacité de financement plus faible des communes devenues dortoir. Si la grande entreprise est en mesure, en ce qui concerne ses travailleurs propres, de suppléer partiellement (1) aux carences en équipements collectifs qu'entraîne cette situation, les travailleurs des entreprises sous-traitantes, les personnels intérimaires connaissent une situation aggravée.

De surcroît la reconnaissance par la grande firme monopoliste d'un certain nombre de besoins de ses travailleurs propres (relative sécurité de l'emploi et organisation de consommations collectives : accession à la propriété du logement, transport dans des conditions optimales, loisirs pour la famille, etc...), même si elle dépend pour l'essentiel de l'activité du comité d'entreprise, s'opère souvent dans un cadre idéologique de subordination étroite du travailleur

(1) Partiellement, dans la mesure où il est des secteurs dans lesquels la grande entreprise n'intervient pas, comme celui qui concerne la scolarité des enfants et où de ce fait les carences dans le domaine des équipements collectifs sont ressenties de la même manière par tous.

et de sa famille aux destinées de l'entreprise. Cette reconnaissance par l'entreprise monopoliste constitue souvent la base de la création d'un "esprit maison" (1).

- 3 - La manière dont s'organise et se réorganise la mobilisation de la force de travail est, enfin, déterminée par l'offre en matière de transports : Dans la zone étudiée, les déplacements domicile-travail sont assurés dans leur quasi-totalité par l'un des deux moyens suivants - tous deux de caractère privé - : usage de l'automobile particulière ou ramassage (en général par car) organisé par l'employeur. Les transports publics de voyageurs ne servent que très peu aux déplacements domicile-travail (2) et ne reçoivent guère que les usagers qui sont captifs de ce mode de transport : femmes, enfants, vieillards et travailleurs n'ayant pas les moyens d'avoir un véhicule particulier (3). Pour l'ensemble des

-
- (1) C'est le cas en particulier dans le complexe sidérurgique où le paternalisme traditionnel de la sidérurgie combine ses effets avec ceux habituels des grandes firmes monopolistes pour aboutir à cet "esprit maison". Si par rapport à la sidérurgie Lorraine, l'unité de Fos se caractérise par une emprise moindre sur la vie quotidienne des salariés (le rôle de l'église et celui de l'école ne peuvent pas être comparés), cette emprise demeure considérable et ce à travers la relation privilégiée famille-usine que tente d'instaurer la direction et ce à travers divers moyens (prêts pour l'accession à la propriété, loisirs, journal d'entreprise qui fait une large part à la vie des familles, etc...). On trouve, à un degré moindre, des phénomènes comparables dans le secteur de la chimie.
- (2) L'enquête sur les transports en commun interurbains routiers effectuée en 1968 par la D.D.E. des Bouches-du-Rhône estimait de 12 à 20 %, la part des déplacements domicile-travail sur les lignes régulières.
- (3) Quand on sait que les ménages non motorisés représentent 40 % des ménages du département, auquel s'ajoutent les personnes des ménages motorisés ne pouvant utiliser de véhicule, on comprend que 90 % des utilisateurs des transports collectifs ne sont pas en situation de choix. La part des femmes dans la population effectuant des migrations alternantes en automobile individuelle est très faible : 6,3 % contre 31,6 % de la population active (source : enquête BERU sur les déplacements domicile-travail en automobile particulière, 1974). Ce dernier phénomène confirme que la disparité spatiale de l'emploi féminin est moins génératrice de migrations alternantes que de sous-emplois.

déplacements interurbains la fréquentation des moyens de transports collectifs est de l'ordre de 10 %. La S.N.C.F., globalement n'intervient que très peu dans le transport des personnes (1). Il faut noter l'inadaptation patente de la S.N.C.F. au transport voyageur par rapport aux zones industrielles. Dans le cas de la zone de Fos, cette désadaptation est particulièrement flagrante (éloignement de la gare des lieux de travail - inadaptation des horaires), la ligne Marseille-Fos ne transporte que 50 à 60 personnes par jour. Cette inadaptation du trafic voyageur est d'autant plus étonnante que des kilomètres de voie supplémentaires pénétrant à l'intérieur de la Z.I.P. ont été mis en place pour le trafic marchandise et qu'il serait sans doute possible d'envisager le même type d'organisation en ce qui concerne la desserte des agglomérations (l'exemple de la SNIAS et du train spécial mis à la disposition du personnel le prouve).

En ce qui concerne la zone de Vitrolles, on constate la même inadaptation de la S.N.C.F. au trafic voyageur. Les promoteurs de la zone industrielle ont passé une convention pour le trafic marchandise avec une entreprise, la SNER. Celle-ci possède son matériel de traction et réalise le triage et l'acheminement des wagons vers les entreprises de la zone industrielle, elle est embranchée sur la S.N.C.F. Le trafic est de 6000 wagons par an et comprend surtout des arrivages, la livraison des produits partant de la zone industrielle se fait pour l'essentiel par route et pour des liaisons régionales à courte distance. Pour le transport voyageur, les entreprises de la zone industrielle se sont heurtées à un refus de la S.N.C.F., basé sur la non rentabilité de la ligne (seuil de rentabilité 296 personnes par train).

(1) Nous avons vu plus haut que d'après les recensements de la Fédération Nationale des Travaux Publics pour l'année 1973 (qui correspond à la période des grands travaux dans la zone de Fos) la région Provence-Côte d'Azur qui était la troisième de France par l'importance des investissements pour les travaux publics n'est que la sixième pour les voies ferrées.

La SNIAS a autorisé les travailleurs de la zone industrielle à utiliser son train occasionnellement mais les horaires de la SNIAS et de la zone industrielle ne coïncident pas.

Les collectivités locales font face aux problèmes d'organisation des transports de personnes au sein des agglomérations, mais ne sont pas impliquées dans la mise en place de moyens de transport interurbains. La création de nouvelles lignes de transports publics interurbains suscite l'intérêt des organismes d'aménagement mais, en l'absence d'importants soutiens financiers de l'Etat ou des collectivités locales, rarement celui des transporteurs. La tentative de mise en place d'une desserte cadencée S.N.C.F. entre Marseille et Fos illustre bien la rupture qui peut exister en matière d'aménagement entre certains projets, discours, opérations-pilotes, et une pratique au travers de laquelle l'espace se structure effectivement : pendant que les spécialistes de l'aménagement développaient tout un dispositif d'observation de la ligne S.N.C.F. Marseille-Fos -que tout vouait à l'échec en raison de l'implantation de la gare voyageurs de Fos- les tracés autoroutiers et les réseaux de ramassage des employeurs se mettaient en place, privant tout mode de transport public éventuel d'une part essentielle de sa clientèle.

Une telle rupture entre projets, discours, opérations-pilotes et pratique de l'aménagement conduit inmanquablement à proposer une utopie futuriste sans moyens et en fait à suivre la tendance existante sans la contrôler. L'aménagement "volontariste" et "généreux" des techniciens ne couvre souvent qu'une politique du laisser-faire (1). Si une telle dichotomie s'observe

(1) On peut rapprocher cette situation de ce que Ph. Herzog dit des techniciens du Plan : "L'élaboration non démocratique du plan monopoliste isole les techniciens dans un ghetto intellectuel qui aggrave les tendances à la réflexion subjective idéaliste sur le mouvement social, normale pour des intellectuels situés hors de la production et de surcroît hors du combat politique non seulement de la classe ouvrière mais aussi du capital" (Herzog, 1971, p. 262).

aisément en comparant projet et investissements effectifs, le projet lui-même la traduit. C'est ainsi que d'un côté le plan transport des Bouches-du-Rhône part du postulat (1) que les transports collectifs inter-urbains ne concerneront que de 15 à 20 % des usagers et que l'on ne peut donc les considérer comme des instruments d'aménagement efficaces et que d'un autre côté il propose cinq variantes de ces transports collectifs correspondant à l'utilisation plus ou moins intense du chemin de fer, de l'aréotraine, de l'autocar. Ces cinq variantes proposées pour les transports collectifs doivent bien évidemment tenir compte du réseau routier et autoroutier déjà réalisé ou en voie de réalisation. De surcroît le projet ne prévoit pas de moyens financiers ni surtout les responsabilités dans ce domaine. On comprend dans un tel contexte, tandis que les techniciens animés d'un enthousiasme de St. Simonien cherchent "la pierre philosophale", les élus des collectivités locales se préoccupent de savoir qui "bat déjà la monnaie" (2).

Une telle situation des transports des personnes dans la région de Marseille-Fos constitue la concrétisation, dans le champ de l'organisation des déplacements, du fait que les conditions de la reproduction de la force de travail dans cette

(1) Il s'agit d'un postulat dans la mesure où premièrement il est impossible de prévoir l'effet sur les pratiques de déplacement inter-urbain d'un mode de transport aussi "efficace" que le métro et où deuxièmement la multiplication des ramassages d'entreprise et leur succès prouve que l'on n'a pas exploré tous les possibles dans ce domaine.

(2) C'est dans ce contexte qu'il faut replacer l'observation de l'équipe de Prospective et Aménagement (B. Haumont, B. Cunéo, C. Durand, P. Gouin, M. Savy, ...) concernant l'élaboration du Plan Transport des Bouches-du-Rhône : deux groupes ont été mis en place, un groupe de techniciens qui "a bien fonctionné" et un groupe comprenant des élus dont le fonctionnement a été peu satisfaisant.

("Processus sociaux et planification localisée. Planification des transports et planification urbaine dans les Bouches-du-Rhône", Paris, 1976, 190 p.).

zone se structurent avant tout en fonction des besoins particuliers d'un petit nombre de grandes firmes industrielles. Il n'est pas indifférent que la revendication de lignes d'aréo-train entre Marseille et l'Etang de Berre soit le fait à la fois du maire de Marseille et de représentants de milieux d'affaires marseillais (1). Pour les grandes firmes, le système de transport de personnes s'avère à peu près satisfaisant pour les raisons suivantes :

a) Il est rendu techniquement efficient et financièrement peu onéreux pour les firmes qui ne supportent que les frais liés aux véhicules, par les investissements étatiques assurant la mise en place d'un réseau d'infrastructures routières assez dense. Alors qu'en Janvier 1969 on ne comptait que 35 km d'autoroute dans les limites de l'aire métropolitaine marseillaise, 115 km supplémentaires ont été mis en service du début de l'année 1969 à Septembre 1974, et 76 km de Septembre 1974 au début de 1976. A ce rythme, les objectifs définis par l'O.R.E.A.M. en 1968 -soit 500 km, conformément aux

(1) La création d'un aréo-train, qui permettrait la multiplication des trajets de différents types (déplacements domicile-travail mais également d'achats, de loisirs, etc...), concerne au premier chef la grande ville métropolitaine. Le maire de Marseille, très préoccupé par les problèmes de transport, a déjà mis en place -à l'intérieur de sa ville- un système diversifié de transports de personnes, reliant celle-ci à l'aire métropolitaine et le centre ville aux points de contact avec l'ensemble de l'aire (percées routières à l'intérieur et au-dessus du tissu urbain - métro - couloirs rapides pour les transports collectifs). Le tout sans aide réelle de l'Etat ce qui s'est traduit par une aggravation des impôts locaux. La création d'un aréo-train intéresse les milieux d'affaires marseillais mais également les propriétaires et les dirigeants d'entreprise de la zone industrielle de Vitrolles qui espèrent voir grâce à ce projet une part de leurs problèmes de recrutement de main-d'oeuvre qualifiée résolue. De même la bourgeoisie locale, par la voie du périodique Objectif-Sud notamment, revendique de manière beaucoup plus démonstrative que la bourgeoisie monopoliste la mise à grand gabarit de l'axe Rhône-Rhin, infrastructure d'intérêt général pour la classe bourgeoise. Depuis presque un siècle la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille déplore son isolement par rapport au Nord de l'Europe et voit dans cet isolement l'origine de ses difficultés industrielles. Le retard apporté à la réalisation de ces deux projets (canal à grand gabarit et aréo-train) témoigne non seulement du fait que les intérêts de la bourgeoisie locale ne sont pas prioritaires dans l'aménagement mais également du fait que ces intérêts pour être satisfaits doivent conforter les options prises dans l'intérêt du secteur monopoliste (ce qui est temporairement le cas dans certaines opérations foncières).

normes nord-américaines- seront atteints en l'an 2000 (1).
D'ores et déjà, l'aire métropolitaine a le réseau autoroutier le plus dense de France après la Région Parisienne (2).

Un tel réseau permet aux salariés employés dans les entreprises du voisinage de l'Etang de Berre de se rendre à leur travail à des vitesses qui sont de l'ordre de 50 ou 55 km à l'heure en moyenne et qui sont donc relativement élevées. Certains parcours toutefois sont mal desservis et embouteillés.

(1) Dans un article récent consacré à la crise urbaine aux Etats-Unis (Les Temps Modernes, n° 355, Février 1976), M. CASTELLS montre les conséquences d'un modèle de transport basé sur l'éclatement des zones résidentielles et des secteurs d'activité et le primat de l'autoroute (favorisé par la subvention publique aux dépens des transports collectifs) : millions de travailleurs effectuant des migrations alternantes simultanées à des distances de plus en plus longues, les nouvelles autoroutes n'arrivant plus à absorber la circulation aux heures de pointes, la ville centrale soumise à la pression quotidienne de travailleurs résidants en banlieue, une partie de plus en plus importante du centre ville consacrée aux parkings, embouteillages, déficit permanent des trains de banlieue, du métro et des bus.

Une telle situation semble devoir se réaliser dans l'aire métropolitaine marseillaise : malgré les hypothèses optimistes des aménageurs qui n'envisagent pas dans un avenir immédiat la saturation du réseau autoroutier, cette saturation est déjà effective en ce qui concerne l'autoroute Nord à l'entrée de Marseille aux heures de pointe (le soir mais également à la fin des week-end). Malgré les tentatives de prévision de la ville de Marseille dans le domaine des transports collectifs (dont faute de subvention de l'Etat, les contribuables marseillais font les frais), la non-articulation de ces transports collectifs avec des transports collectifs inter-urbains aboutit déjà aux mêmes résultats qu'aux Etats-Unis (déficit chronique des transports collectifs urbains - multiplication des parkings payants - embouteillages aux heures de pointe). Certes il paraît difficile de renverser la tendance à l'utilisation prioritaire de l'automobile -et cela n'est peut-être même pas souhaitable- mais la compléter par la création d'un système de transport collectif efficace supposerait une priorité dans le temps et dans la masse des investissements accordée à ces transports collectifs (au-delà de tout calcul de rentabilité immédiat). Or c'est la tendance inverse qui a prévalu dans l'aménagement de l'aire métropolitaine : primat accordé au circuit autoroutier, et investissements nuls ou différés dans les transports collectifs. Il nous semble que seule la S.N.C.F. eut été en mesure, dans le cadre d'une autre politique de promouvoir un plan d'ensemble dans le domaine des transports collectifs inter-urbains.

(2) Voir à ce propos B. HAUMONT - B. CUNEO - C. DURAND - P. GOUIN - M. SAVY, (1976).

Il en est ainsi par exemple du trajet Fos-Salon, à propos duquel la direction de la SOLMER se plaint des retards apportés à la réalisation d'une voie rapide, la voirie existante occasionnant souvent des retards du personnel. Il semble que les priorités en matière de développement du réseau routier dépendent dans une large mesure des prévisions de trafic de marchandises : c'est ainsi que malgré la priorité accordée à ce trafic routier et autoroutier sur l'organisation des transports collectifs, certains axes supportant un important trafic de personnes peuvent ainsi demeurer sous-équipés.

- b) L'automobile individuelle et le ramassage par cars de l'entreprise offrent des qualités de *souplesse* aussi bien au plan des horaires (adaptation au travail posté par équipes) qu'au plan de la distribution résidentielle des travailleurs.
- c) La mise en place d'un réseau public de transport de voyageurs adapté aux besoins domicile-travail des entreprises du voisinage de l'Etang de Berre mettrait ces entreprises en concurrence plus étroite les unes avec les autres quant au recrutement de la main-d'oeuvre.

Dans ces conditions, les lignes de transport public qui se créent ne peuvent drainer qu'une fraction marginale du trafic voyageurs, en sorte que les fréquences de desserte, si l'on excepte la ligne Aix-Marseille, demeurent faibles sur les trajets inter-urbains de l'aire métropolitaine. Les ménages qui disposent d'une automobile font leurs courses dans les supermarchés qui se sont multipliés à proximité des échangeurs d'autoroute ou exceptionnellement se rendent dans la grande ville métropolitaine. Les personnes qui n'en disposent pas (vieillards, jeunes, femmes, travailleurs au bas salaire) sont handicapés dans toutes leurs possibilités de déplacement par l'indigence des transports publics. Les besoins du capital en matière de mobilisation de la force de travail prennent ainsi nettement le pas sur les besoins des hommes en matière de déplacement.

[Produit par la transformation des tissus industriels et urbains liée à l'implantation monopoliste et l'action conjointe de l'Etat, le développement de l'infrastructure routière est lui-même producteur d'une nouvelle division du travail dans l'espace et d'une nouvelle distribution résidentielle des individus.

Dans l'aire métropolitaine marseillaise, la mise en place d'une voie rapide d'Arles à Fos par exemple, facilite l'appropriation résidentielle de la rive droite du Rhône qui était demeurée auparavant à l'écart de la zone métropolitaine. Plus généralement, on a assisté, à mesure que s'accroissait l'offre en infrastructure routière, à un essor du trafic routier inter-urbain qui a progressé chaque année de 10 % en moyenne au cours de la dernière décennie dans les Bouches-du-Rhône. De la même manière, le nombre des migrants inter-urbains s'est accru de 6 % par an de 1954 à 1962, de 10 % par an de 1962 à 1968, de 9,4 % à 16,8 % par an de 1968 à 1972 (1).

A ce stade de notre étude, une double constatation s'impose :

- La mise en place d'une aire métropolitaine correspond à un réaménagement de l'espace qui affecte à la fois le tissu industriel, les zones d'activités et la répartition des hommes dans l'espace. Il s'agit d'un bouleversement des conditions générales de la production, de la mobilisation de la force de travail, et de la reproduction de cette force de travail lié aux nouvelles exigences de l'accumulation monopoliste.
- Il n'y a pas réellement de politique de planification du transport de voyageurs dans l'aire métropolitaine marseillaise : premièrement même en ce qui concerne le réseau routier et autoroutier dont nous avons constaté l'importance, le trafic marchandise apparaît comme prioritaire. Ceci est encore plus

(1) Données et estimations issues de l'Enquête à domicile - Synthèse et Analyse. (Plan de Transports des Bouches-du-Rhône), BERU, 1974.

clair au niveau des transports collectifs publics (notamment du transport ferroviaire) et ne peut s'expliquer que par une politique générale (et non locale) de l'Etat, politique qui a visé au rétablissement de l'économie du marché concurrentiel entre les divers modes de transport. Cette politique se présente comme tendant à une égalisation des conditions de concurrence entre les divers modes de transport en réduisant au maximum l'aide de l'Etat à une entreprise nationalisée comme la S.N.C.F. Pour pallier les insuffisances de recettes de la S.N.C.F. en ce qui concerne le trafic marchandise, il faut gonfler les recettes provenant du transport voyageur et supprimer les lignes considérées dans cette optique de compensation comme "non rentables" dans le domaine du trafic voyageurs en les maintenant quand il s'agit du trafic marchandises. D'où au niveau de l'organisation des transports en commun dans l'aire métropolitaine une apparente incohérence entre l'existence de lignes qui desservent les zones industrielles du point de vue du trafic marchandises et une désadaptation du trafic voyageurs à la desserte de ces mêmes zones industrielles. Il est à noter que dans ce cas la notion de "rentabilité" du trafic voyageurs est faussée puisque le sacrifice systématique de toute organisation de ce transport empêche que cette "rentabilité" soit testée.

Si dans les zones urbaines, le transport en commun, même s'il est en régie, relève encore du service public, grâce à l'aide des collectivités locales, il n'en est pas de même en ce qui concerne l'aire métropolitaine.

Deuxièmement, si le développement d'un système diversifié de moyens de déplacement est entravé par cette absence de réelle politique de planification, on assiste en ce qui concerne la mobilisation de la force de travail à la mise en place de deux systèmes de déplacement domicile-travail correspondant à la priorité accordée au circuit routier et autoroutier :

a) Le travailleur assure lui-même les conditions de cette mobilisation grâce à la voiture individuelle. Là encore un tel "choix" ne s'explique pas seulement par les insuffisances locales, mais par une référence nécessaire à une politique nationale. "Dès le lendemain de la seconde guerre mondiale, la croissance de l'industrie automobile est l'un des objectifs majeurs du 1er Plan français. Alors que l'objectif en matière de logements est de 75.000 logements par an, l'objectif en matière d'automobile est de 500.000 voitures par an... Le capital véhicule est dans ce cas pris en charge par les classes populaires elles-mêmes (il va sans dire qu'il ne fonctionne pas comme capital puisqu'il n'y a pas production de plus-value). Il n'est à prélever ni sur la plus-value, ni sur les impôts. Certes le capital infrastructure est dévalorisé de manière classique : mais il ne s'agit là que d'une part du capital transport et la taxation de l'automobile permet d'équilibrer confortablement recettes et dépenses fiscales. Enfin, toute la part du capital transport liée à l'entretien du véhicule et la régulation de la circulation se "dêtechnicisent" : là où il y avait de lourds ateliers industriels d'entretien et de réparation, il n'y a plus que la vigilance du conducteur qui alimente les caisses d'assurances pour les "fautes de conduite". Le capital se trouve débarassé ainsi d'un sous-secteur entier au profit duquel des transferts de plus-value sous forme de dotation en capital ou même de subvention d'équilibre auraient pu se faire" (L. Kaichel, 1975)

De surcroît il convient de noter qu'on estime actuellement à 10 % de la population active, les emplois liés à l'automobile. C'est dans ce cadre qu'il convient de replacer les discours idéologiques sur les différents moyens de transport et ceux -non moins idéologiques- sur les "choix individuels" dans le domaine des modes de transport.

b) L'employeur organise le ramassage par car, soit lui-même, soit en s'adressant à une entreprise spécialisée. Nous avons vu l'importance grandissante de ce mode de transport non seulement dans les grandes firmes monopolistes de l'Etang de Berre mais également pour les entreprises de Vitrolles en ce qui concerne la main-d'oeuvre qualifiée résidant à Marseille. Une telle organisation du transport en commun est exclusivement réservée au transport domicile-travail, elle renforce pour tout autre type de trajets le primat de l'automobile. Comme le note H. Coing (1973) à propos de Dunkerque : *"le fonctionnement du marché de l'emploi et la stratégie des entreprises aboutissent donc à une hypertrophie du ramassage direct de la main-d'oeuvre, à une complète dissociation entre le système de transport de la main-d'oeuvre tertiaire ou des trajets effectués pour d'autres motifs. Ils renforcent le fractionnement du marché non qualifié, font obstacle à toute tentative d'unification et de renforcement du système de transport public. Ils ont enfin permis jusqu'à présent de laisser intact l'ancien système de régulation des transports, en le doublant d'un système parallèle et indépendant" (1).*

o
o

Nous avons formulé plus haut l'hypothèse selon laquelle un nouvel ensemble de rapports entre emploi, résidence et système de transport des personnes se met en place dans une aire métropolitaine en formation, ensemble qui nous paraît devoir être analysé en tant qu'il constitue un élément clé parmi les nouvelles conditions générales de la production du capital dans la région. Cet ensemble de rapports peut être caractérisé par un bouleversement du tissu industriel et urbain lié une implantation monopoliste massive, favorisée par les actions d'aménagement étatique.

Cette double mutation de l'espace régional entraîne un déplacement des établissements et des hommes dans l'ensemble de l'aire métropolitaine et accroît les temps et les distances domicile-travail.

Parallèlement, la productivité des transports collectifs diminue ; il ne s'agit pas seulement d'un effet de la multiplication des points de desserte, d'autres facteurs viennent s'ajouter : la pratique du zoning renforce l'aspect unifonctionnel de chacun des trajets ; la dissociation dans l'espace et dans le temps des pratiques diverses de déplacement (domicile-travail, loisirs, consommation, etc...) affaiblit la productivité du transport collectif et rend nécessaire une augmentation du capital fixe engagé dans ce secteur.

La concentration de la production dans des zones industrielles va dans le même sens, dans la mesure où se développent à partir de ces zones de circuits de ramassage mis en place par les grandes entreprises. Orientés exclusivement vers la mobilisation de la force de travail, ces circuits négligent la desserte des autres secteurs d'activité et limitent le champ d'intervention des transports publics aux trajets relevant du loisir et de l'achat.

La concentration de la production et la dispersion de l'habitat élargissent la contradiction entre la valeur d'usage du transport collectif et sa rentabilité en terme de profit.

Ce phénomène de formation des aires métropolitaines vient accentuer les effets du rôle prioritaire de l'industrie automobile dans la reproduction du capital social depuis la dernière guerre. La primauté de l'industrie automobile suppose

que soit sans cesse diminuée la productivité du transport en faisant supporter le coût social de cette baisse de productivité à l'utilisateur.

De ce fait, la désadaptation profonde de l'ancienne organisation urbaine des transports collectifs et l'absence de nouvelle organisation de caractère public à l'échelle de l'aire métropolitaine apparaissent comme le résultat non seulement de la transformation de l'espace (1), mais encore de la contradiction entre la valeur d'usage du transport collectif et sa rentabilité en termes de profit.

(1) Ce qui pourrait alors être analysé comme une simple dysfonction de nature technique.

CHAPITRE II

LES ZONES INDUSTRIELLES DE FOS ET DE VITROLLES

Dans l'aire métropolitaine marseillaise, l'implantation des zones industrielles nouvelles -d'industrie lourde comme à Fos ou d'industries légères comme à Vitrolles- permet le rassemblement des unités de production et la concentration d'une grande masse de travailleurs. Si ce rassemblement paraît lié à des causes externes au fonctionnement de ces unités de production, on peut penser que ce qui apparaît en première analyse comme causes externes sont en fait des conditions générales indispensables à la nouvelle accumulation du capital : l'utilisation optimale d'un capital dévalorisé fourni par l'Etat et les collectivités locales. Les interventions de l'Etat et des collectivités locales permettent de surcroît aux entreprises de s'émanciper par rapport à certaines contraintes urbaines (prix des terrains - fiscalité locale) ou de proximité des matières premières et des marchés (infrastructure de transport). Ces interventions jouent également un rôle déterminant dans la mise à disposition quotidienne d'une force de travail en assurant à l'échelle de l'aire métropolitaine sa formation et sa reproduction (logements, santé, écoles, transport, etc...).

En ce sens la mise en place des zones industrielles témoigne déjà de l'existence d'une coopération sociale qui apparaît comme une nécessité et condition réelle de la production. L'originalité du système par rapport à la coopération dans l'unité de production réside à la fois dans le rôle de l'Etat et dans le caractère global de l'intervention étatique qui prend en compte les aspects liés à la vie dans le travail et ceux de la vie hors travail des salariés le tout dans le cadre des exigences capitalistiques d'accumulation et de productivité.

Mais dans le même temps, ce rassemblement dans l'espace des zones industrielles de différentes unités de production ne signifie pas la suppression des hétéro-

généités, des cloisonnements, des segmentations entre et à l'intérieur de ces unités de production :

L'hétérogénéité nous la constatons d'abord au niveau des processus de production, que l'usine I.C.I., par exemple, soit voisine d'Ugine Aciers apparaît comme largement fortuit. Si ces deux établissements sont côte à côte, ce n'est pas parce qu'il existe de l'un à l'autre un lien interindustriel quelconque, mais parce qu'ils ont tous deux des besoins similaires en matière d'infrastructures (de transport en particulier) et en matière de reproduction de la force de travail qu'ils emploient. L'hétérogénéité des établissements de la zone industrielle de Vitrolles est comparable et même supérieure puisqu'il n'existe pas dans cette zone de desserrement, à l'inverse de celle de Fos, de véritables systèmes industriels autour de grandes entreprises. A Fos, en effet, les grandes firmes pétrochimiques et surtout sidérurgiques organisent autour d'elles tout un réseau de sous-traitance, sur le site, composé à la fois de P.M.E. et d'établissements relevant de groupes monopolistes.

L'hétérogénéité existe également donc au niveau des fractions du capital qui apparaissent sur les deux zones industrielles, puisque si l'on peut dire que s'il existe dans chacune de ces zones un type de propriété dominant (monopoliste pour Fos, P.M.E. pour Vitrolles), dans les deux cas on trouve représenté chaque type de propriété. Dans les deux zones de surcroît l'opposition entre fraction monopoliste et fraction non monopoliste se combine avec celle entre établissements satellites d'autres établissements, entreprises donneuses d'ordres et établissements à la clientèle diversifiée.

A cette hétérogénéité des unités de production rassemblées dans une même zone industrielle correspondent des cloisonnements de fait entre travailleurs institués par les

politiques d'entreprise et l'absence de services communs à l'intérieur de la zone. C'est ainsi que nous avons pu constater que chaque entreprise des deux zones avait mis en place un service de ramassage des travailleurs. Tout service commun dans ce domaine se heurtant à une pratique diversifiée des horaires. Il en était de même en ce qui concerne les cantines d'établissement.

De même si la politique d'implantation des zones industrielles relève d'une stratégie globale d'intervention de l'Etat et des collectivités locales, elle aboutit dans les faits à accroître les distances domicile-travail donc à faire obstacle à une organisation ouvrière hors des lieux du travail.

Malgré ces hétérogénéité et ces cloisonnements, peut-on penser qu'il existe plus qu'un simple rassemblement des unités de production mais bien la mise en place de nouvelles formes organisationnelles industrielles et d'un nouveau type de relation avec le milieu urbain.

- LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE FOS.

La création de la Z.I.P. de Fos a été, au niveau régional comme au niveau national, présentée par les pouvoirs publics et une partie de la presse comme l'"opération marquante" du VIème Plan, susceptible de résoudre les problèmes de chômage de la région Provence - Côte d'Azur et même du Languedoc - Roussillon, apte à donner un second souffle à un port de Marseille durement atteint dans la masse de son trafic (autre que les hydrocarbures) par la décolonisation et la fermeture du Canal de Suez.

Ce que le Président de la République de l'époque considère comme une "opération nationale" (1) est aussi

(1) *Le Moniteur*, 4 Décembre 1971.

présenté comme la "grande chance du midi". C'est ainsi que M. Olivier GUICHARD indiquait le 5 Juin 1973 devant la société de géographie : "déjà cette ambition pour Fos -y constituer un noeud d'activités industrielles à la dimension du siècle... Cette ambition aura changé le visage du midi, et du coup celui de la France". Jérôme MONOD, au nom de la DATAR, ajoutait : "il s'agit de faire servir Fos à la région".

La multiplication des emplois que ne pouvait manquer d'entraîner cette création justifiait les énormes investissements effectués, dont une large part sur fonds publics.

C'est ainsi que Jérôme MONOD indique que "la création de 12.000 emplois industriels (à la fin du VIème Plan) correspondrait à un programme d'investissement public de 2 milliards de francs" (1).

Nous allons voir que si la création de la zone industrielle de Fos, grâce aux investissements de l'Etat a permis une pénétration massive des grandes entreprises monopolistes dans la région, les véritables chances d'un développement régional sont aujourd'hui largement hypothéquées.

(1) Usine Nouvelle, 21 Octobre 1971, n° 42.

D. CULTIAUX, (L'aménagement de la région de Fos, Etang de Berre "notes et études documentaires", La Documentation Française, Paris, n° 4164 - 4165 - 4166, 1975) rappelle que les sommes consacrées par l'Etat (deux milliards et demi) à l'aménagement de la zone sont à mettre en rapport avec les 12 milliards d'investissements privés réservés à la création ou à l'extension d'usines dans la région de Fos-Etang de Berre. D. CULTIAUX cumule les investissements dans les zones de Fos et celles de l'Etang de Berre, alors que les dépenses publiques ont surtout concerné la zone industrialo-portuaire de Fos, il ignore de plus les prêts du F.D.E.S. (2,65 milliards) pour l'installation de la sidérurgie, prêt dont le taux d'intérêt extrêmement faible et la longue durée (30 ans) font en fait une subvention déguisée.

En particulier au niveau des emplois, objectif majeur selon les pouvoirs publics, les résultats se font attendre :

Il était prévu qu'à l'horizon 1975, la zone industrialo-portuaire de Fos pourrait, à elle seule, accueillir 30.000 emplois de base, avoir entraîné en amont et en aval 50.000 emplois supplémentaires, et induit 80.000 emplois dans le bâtiment et les travaux publics, les équipements collectifs et le secteur tertiaire, en 1975 ces estimations étaient réduites de moitié, y compris par leurs auteurs (1).

La faute en est-elle imputable à une région "manquant de dynamisme industriel" (2) ou faut-il chercher dans la stratégie des grandes entreprises monopoliste face à la région la raison de ce relatif échec ?

A - ADAPTATION DE LA REGION AU NOUVEAU DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL.

A. SALLES indique : "Toutes les conditions de réussite d'une politique de polarisation (3)... est semble-t-il l'existence d'une structure industrielle de base, capable de

(1) L'apport global nominal de 160.000 emplois en 1985 a été ramené à 80.000 environ par les travaux ultérieurs de l'ANDIFAM et de l'OREAM. D. CULTIAUX, ouvrage cité, p. 27.

(2) Didier CULTIAUX, ouvrage cité, "Le taux d'activité a diminué régulièrement passant de 39,2 % en 1954 à 36,8 % en 1962 et 35 % en 1968, contre une moyenne nationale de 40 %... d'autre part la prédominance du secteur tertiaire et la faiblesse du secteur industriel à Marseille et dans l'aire l'entourant rendent le développement économique précaire et superficiel".
Voir également : Problèmes économiques : le complexe de Fos-sur-Mer. Pôle industriel de la façade méditerranéenne, 1er Octobre 1970, n° 1187, La Documentation Française.

(3) Il s'agit d'une politique qui s'appuie sur la théorie économique dite des "pôles de croissance".

répondre aux besoins d'une firme motrice" (1) il ajoute que tous les échecs dans ce domaine s'expliquent par l'insuffisante industrialisation d'une région dans laquelle s'est installée une firme, en principe motrice, telle qu'une unité sidérurgique ou de production d'aluminium.

La zone de Fos, au contraire, semblait au départ bénéficier de facteurs favorables à la nécessité de l'insertion régionale du complexe sidérurgique, en tant que firme motrice.

L'image du complexe de Fos "îlot industriel face à la mer" fait bon marché d'une réalité régionale pré-existante (2). Une telle image qui a d'autant plus de force que l'on a présent à l'esprit l'organisation du type "company town" mise en place autrefois en Lorraine, rend cependant bien compte de certaines pratiques des sidérurgistes qui ont provoqué la venue dans la région de sous-traitants et de prestataires de service qui faisaient déjà partie de leur "intendance" en Lorraine ou dans le Nord, ainsi que de la quasi absence, nous le verrons, d'effets d'entraînement et de créations d'emplois résultants de l'utilisation sur place des produits sidérurgiques ou pétro-chimiques. Cette image fait bon marché, toutefois, des différents liens que le complexe n'a pas manqué d'entretenir avec un environnement local industriel et urbain où il existe de fortes traditions ouvrières et industrielles : liens tout d'abord avec un espace de reproduction de la force de travail différencié.

Les dimensions de cet espace sont celles de l'aire métropolitaine marseillaise tout entière, avec les Universités d'Aix-Marseille, l'ensemble des commerces et services d'une

(1) A. SALLET, *Polarisation et sous-traitance*, Eyrolles, Paris, 1972, p. 228.

(2) Cette image apparaît tenace, nous la retrouvons dans la presse, dans les discours officiels et parfois dans certains travaux sociologiques (cf. *Monopolville* de M. CASTELS, et F. GODARD).

agglomération millionnaire comme Marseille, etc... et non seulement celles de l'ensemble des sept ou huit communes les plus proches de Fos. Liens ensuite avec un espace industriel diversifié qui permet de mobiliser, à un coût moindre et avec une souplesse plus grande que dans une région vierge, les services spécialisés dans la production ou l'entretien du capital fixe ou dans la location de moyens de production ou de main-d'oeuvre de diverses qualifications.

Il existe dans l'agglomération marseillaise une tradition industrielle et ouvrière qui demeure solide malgré la désindustrialisation de la ville et c'est sur ce terrain qu'ont pu se développer diverses entreprises qui travaillent de manière occasionnelle ou permanente pour les firmes pétrochimiques ou sidérurgiques. Même si les emplois correspondants sont en assez petit nombre, la qualité du service rendu par ces entreprises présente beaucoup d'importance pour le fonctionnement des grands établissements dans la mesure où ceux-ci se caractérisent par une haute technicité, avec une composante d'innovation toujours présente : les grandes unités pétrochimiques sont le lieu d'une transformation révolutionnaire des forces productives et de l'apparition de besoins nouveaux pour le capital. Celui-ci doit donc pouvoir disposer, à proximité, d'un éventail de ressources de main-d'oeuvre, en moyen de production et de recherche permettant de faire face sans retard aux problèmes de production et d'entretien d'un capital fixe techniquement avancé. A Marseille, dès l'essor des industries alimentaires liées au trafic portuaire, on a vu se développer des entreprises de chaudronnerie, de fonderie, de mécanique générale qui intervenaient à la fois dans la répartition navale et dans la production et l'entretien des huileries, des savonneries, des fabriques de pâtes. Aujourd'hui on observe de la même manière un ensemble diversifié (chaudronnerie, tuyautage, électricité, etc...) d'entreprises qui travaillent

pour la sidérurgie, la pétrochimie, la réparation navale et qui ont le plus souvent créé des "antennes" à Fos. Leur personnel se répartit en général entre l'atelier et le chantier -ou entre l'atelier et le "bord"-, une troisième catégorie pouvant être constituée par du personnel loué.

La création de la zone industrialo-portuaire n'intervient donc pas dans un désert industriel, d'une part elle a été précédée par l'installation dans la région d'un fort potentiel pétrochimique dès la fin de la dernière guerre ainsi que par la mise en place de l'industrie aéronautique et d'autre part elle profite de l'existence d'une tradition solide dans l'agglomération marseillaise, notamment en matière de travail des métaux. Elle se rapproche de l'implantation d'Usines à Dunkerque, dans une région déjà industrialisée, bien davantage que de celle d'Italsider à Tarente par exemple.

Pourtant, malgré les quelques exemples apportés plus haut, il est indéniable que la mise en place du complexe sidérurgique de Fos n'a pas produit les effets annoncés.

Là encore, faut-il mettre en cause l'absence de dynamisme d'une région dont le potentiel industriel existant n'était plus en mesure de répondre aux exigences d'un développement nouveau et d'une grande ampleur ou s'agit-il d'une concrétisation de la logique même du développement monopoliste ?

Les incitations à une adaptation du tissu industriel local, sans lequel les firmes motrices ne pouvaient pas se développer (réseaux de fournisseurs, de sous-traitance) se multiplièrent par la voix du nouveau patronat et celle des aménageurs mais leurs effets furent surtout verbaux.

Les aménageurs et l'administration d'abord :

"Pour le Brasilia Technique qu'est Fos, il faut à la région une véritable mentalité industrielle. Les industries de base, comme la sidérurgie y joueront un rôle structurant. Et les retombées en seront ressenties dans un cercle très large... sous réserve que le tissu industriel environnant soit suffisamment solide et serré" (1).

par les milieux patronaux :

Les dirigeants de la SOLMER incitaient particulièrement sur les dépenses en infrastructures (routes, zones industrielles) et équipements collectifs pour la création de la zone industrialo-portuaire de Fos, tandis que le patronat local (la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille en particulier) s'interrogent sur le développement ou éventuellement la réadaptation d'entreprises locales de petites et moyennes dimensions susceptibles d'apporter leur concours à titre de fournisseurs, sous-traitants ou prestataires de services, aux entreprises nouvellement implantées dans la zone de Fos.

De nombreux travaux ont été effectués, dont ceux de l'ANDIFAM (2) visant à évaluer l'incidence que l'installation de la sidérurgie pourrait avoir sur le tissu industriel local.

(1) M. SCHAPIRO, Commissaire à l'industrialisation, Le Provençal, 12 Novembre 1970. Aux journées d'étude sur Fos, organisées par l'U.P.I.M., Monsieur le Préfet LAPORTE déclarait "les investisseurs ont besoin d'être accueillis... il leur faut trouver au plan régional, un tissu industriel, organiser une sous-traitance de manière à faire travailler le plus de monde possible pour un brassage juste et savant, aussi bien pour les entreprises régionales qu'extra régionales. Cela incombe au secteur privé et pour la partie intellectuelle à l'Université, il s'agit en l'espèce ne le nions pas d'intégration économique".

(2) "Association nationale pour le développement industriel de la façade méditerranéenne" (ANDIFAM). L'ANDIFAM dépend de la DATAR, elle est une des organisations mises en place lors du démarrage du chantier de la ZIP. Un responsable de cet organisme nous indiquait en Juillet 74 qu'une étude était faite pour répondre aux attaques de la presse qui affirmaient que Fos n'aurait pas de retombées régionales. Cette étude devrait donner naissance à une "bourse de sous-traitance". En Juin 1976, les résultats de l'étude demeurent confidentiels et la bourse de sous-traitance, un voeu pieu.

La partie publiée de cette étude indique que lors de la construction la SOLNER a passé 15 à 16 % des commandes à des entreprises locales. Pour ce qui concerne la période de fonctionnement, les entreprises pourront réaliser des travaux neufs et une partie importante de ceux d'entretien (1).

L'ANDIFAM "éclaire l'avenir", le BRI (2) accueille et pilote les industriels ; les milieux patronaux locaux qui "croient à Fos" depuis longtemps ont lancé le "Grand Delta" et invitent les industriels "extérieurs" à participer à des tables rondes sur le futur développement régional.

Comme le souligne le "syndicat mixte de coordination pour l'aménagement de la région Marseille-Fos" aussi bien pour la construction que pour le fonctionnement, la sidérurgie a amené dans ses fourgons ses propres entreprises ; l'appel à l'industrie locale est resté très faible et les retombées futures purement potentielles.

Les grandes firmes motrices ont entraîné à leur suite, leurs constructeurs (C.G.E.E., DELATTRE- LEVIVIER, CREUSOT-LOIRE, etc...) et leurs prestataires (SOMAFER, FOSLEV, SOTRASI, etc...), et les firmes régionales qui ont participé au chantier comme sous-traitants au 3ème ou 4ème échelon, se sont vues

(1) *"De tels travaux font appel à un volume important de main-d'oeuvre pendant un temps très court... et il sera largement fait appel à la sous-traitance locale". Suit une analyse comparative avec la SOLLAC (Florange) qui sous-traite 50 % de ses travaux d'entretien. Etudes des marchés et commandes passées pour les investissements industriels de Fos (Enquête réalisée entre Décembre 1971 et Avril 1972, Parme en Mai 1972). Alain CHAPUIS, Alain RAY, Denis ROUSSEAU, p. 21.*

(2) Le BRI : Bureau Régional d'Industrialisation.

rapidement évincées (1). Certaines d'entre elles pourtant ont trouvé un "créneau" mais elles demeurent une force d'appoint (2).

B - LES COMMANDES PASSEES PAR SOLMER.

Les "retombées" de Fos sont à rechercher dans deux directions : d'une part l'activité d'entreprises qui sont fournisseurs ou clients des industries installées sur la zone, et d'autre part des activités résultant de la présence de populations nouvelles pendant la période 1969-74, il s'est créé plus de 100.000 m² de grandes surfaces (80 % d'hyper-marchés), Nous nous intéressons ici, seulement au premier type de "retombées".

Les commandes passées par la SOLMER aux entreprises régionales ont fait en 1974 l'objet de nombreux articles (3) qui tentaient de calculer l'incidence du complexe sidérurgique dans le tissu industriel locale (4).

- (1) Le cas le plus caricatural est sans doute celui des entreprises de transport de travailleurs sur le chantier de Fos. Confié à des entrepreneurs locaux au moment de la construction du chantier, ceux-ci s'étaient regroupés et espéraient obtenir ultérieurement le marché de la SOLMER. Or, celle-ci s'est déplacée avec son propre transporteur en Lorraine (Gagne-raud). Les transporteurs locaux, dont certains ont fait faillite depuis, ont vainement protesté auprès des autorités préfectorales.
- (2) Cette situation a été fort bien décrite par le PDG d'une P.M.E. locale : "Très franchement si l'on devait faire le bilan de ce que Fos a apporté aux P.M.E. de notre région, il serait hélas négatif : Les grandes entreprises titulaires des gros marchés, sous-traitent aux P.M.E. locales, à des conditions de travail et de prix trop mauvaises ; concurrence accrue des sociétés et plus encore des prétendues indemnités de déplacement, débauche du personnel des P.M.E... Les mois qui suivent devraient pourtant avec la fin de la période de construction (...) engendrer des besoins plus importants en travaux d'entretien et de maintenance. Formons le voeu, l'espoir au coeur, que de plus en plus il soit fait appel pour ces travaux en priorité aux P.M.E. de notre secteur, réputées pour leur souplesse d'exécution, leur prix de revient inférieur, leur plus grande vitesse de manoeuvre et d'intervention sans pour autant oublier la grande qualification de l'ensemble de leurs personnels : cadres et ouvriers", La Marseillaise, Décembre 1974.

Les voeux de ce PDG ont dû être entendus, puisque son entreprise est une des rares P.M.E. régionales à s'être implantée dans la zone industrielle de La Feuillane, il est à noter que cette P.M.E. possède une entreprise d'Intérim qui lui fournit une main-d'oeuvre mobile dont les prestataires de services ont besoin.

Les commandes passées par la SOLMER aux entreprises régionales ont fait en 1974 l'objet de nombreux articles (1) qui tentaient de calculer l'incidence du complexe sidérurgique dans le tissu industriel local (2).

En lisant ces articles, qui émanent en général de la pression patronale, on apprend que la SOLMER entre 1973 et 1974 a passé de nombreux contrats pour des opérations de maintenance urgente "exigeant beaucoup plus de personnel, de spécialistes, que de machines... 80 % de ces contrats ont été assurés par de la main-d'oeuvre locale" (3). Le détail des commandes a été publié par la SOLMER et repris par Interprofessions. Le montant des commandes passées avec la région est de 170 millions de francs ; sont "sous-traités" sur le plan local essentiellement les commandes d'entretien, de prestations, location de matériel, et les productions de pièces de rechange.

L'existence d'un réseau de sous-traitance, de services et de prestation de main-d'oeuvre (sous la forme de l'intérim ou de la régie) ne constitue pas un fait nouveau pour la région puisque des entreprises comme la SNIAS, la SPAT (réparation navale à Marseille), les chantiers navals de La Ciotat et bien d'autres firmes de moindre importance y ont eu recours depuis longtemps. Ce qui est nouveau avec l'implantation de la SOLMER, ce sont l'échelle à laquelle s'organise ce réseau et la brièveté de sa mise en place.

(1) Pour 1975 : période de récession, les informations furent plus discrètes, dans la mesure en particulier où la récession fut pour l'essentiel supportée par les sous-traitants.

(2) "Le second pari de Fos", Entreprise, supplément au n° 977, 1974.

(3) "Fos fait peur", Objectif Sud, 23 Janvier 1975, n° 23.

En ce qui concerne les relations économiques et commerciales, la sidérurgie à Fos est plus tournée vers l'extérieur que vers la région d'accueil. Une recette enquête I.N.S.E.E. (1) indique les zones d'achats et de ventes des produits de la sidérurgie des entreprises sidérurgiques de Fos (SOLMER, Ugines-Aciers) :

	Provence Côte d'Azur	Reste du la France	Reste du Monde
Zones d'achat des matières premières	28,2 %	42,2 %	29,6 %
Zones de vente des produits finis	0	53,3 %	46,7 %

Le complexe de Fos répond indiscutablement à une stratégie de groupe pour qui les unités de production doivent ventiler leurs produits vers les zones commercialement prospectées par le groupe. La SOLMER est une coopérative de production qui travaille pour les commandes de ses adhérents : Usinor, Wendel-Sidélor, Thyssen. L'acier fabriqué à Fos est dirigé vers ces firmes ou vers leurs clients.

On remarque que la P.C.A. n'absorbe aucun produit du complexe sidérurgique de Fos (2), et pourtant la construction navale, le bâtiment consomment des aciers en assez forte quantité (3).

(1) Les grands établissements industriels à Fos en 1974, A. MULARD, Sud-Information économique, P.C.A., pp. 8 et 9.

(2) Une partie des aciers de la SOLMER seront traités pour Ugines-Aciers. "Pour ce qui est de la transformation des produits sidérurgiques fabriqués à Fos, les filières régionales s'ébauchent à peine. Les consommateurs d'acier se trouvent plutôt dans le Nord de la France", (CULTIAUX, ouvrage cité, p. 112).

(3) Un dirigeant de la C.M.R. (Marseille, réparations navales) nous signalait que du point de vue de l'acier ses fournisseurs étaient anglais. Le prix de revient (transport compris) est inférieur à celui de l'acier produit par SOLMER.

Les transports de produits sidérurgiques (par mer et par terre) jouent un rôle déterminant dans la division nationale et internationale du travail qui peut naître à partir de l'utilisation de ces produits. Les infrastructures ferroviaires et portuaires, bien que financées sur fonds publics sont conçus en fonction de ces relations avec l'extérieur. La firme motrice importe de Mauritanie, de Pologne, d'Australie, de Suède, etc... les minerais et exporte hors région les produits élaborés à Fos. L'organisation des transports joue donc un rôle essentiel pour la sidérurgie dans les mécanismes d'implantation, d'induction et d'entraînement. A. SALLEZ indique, que les emplois entraînés par la sidérurgie de Fos seront limités et ce pour deux raisons : "Les coûts de transport des produits de la sidérurgie sont moins élevés en moyenne que les coûts des clients de la sidérurgie. Ces derniers ont donc, en général, intérêt à se localiser plutôt près de leurs marchés que de leur source d'approvisionnement... La sidérurgie, elle-même, est devenue une industrie plus orientée vers ses marchés que vers ses matières premières... cependant étant elle-même moins dépendante du marché que ses principaux clients, sa présence ne sera pas suffisante pour attirer des entreprises de secteur s/aval dans une région éloignée" (1).

Si l'implantation de la SOLMER correspond bien à un double rapprochement avec les pays fournisseurs de matière première, avec le marché méditerranéen, cela ne signifie pas une industrialisation dans la région immédiate. La proximité est ici relative puisqu'elle est avant tout liée à une infrastructure de transport satisfaisante (ferroviaire et portuaire).

(1) A. SALLEZ, *ouvrage cité*, pp. 140-141.

La SOLMER devait industrialiser la région, la faire pénétrer dans l'ère industrielle (1). Les arguments de D. CULTIAUX sont sur ce point assez révélateurs :

"Ce qui est probablement le rôle essentiel de Fos à l'égard de la région : non pas tant une création directe pourvoyant à tout qu'une incitation permanente au changement pour les structures et mentalités régionales. Il ne s'agit pas alors de "retombées" mais d'une "ouverture" à la nouveauté ou au renouveau offert par Fos à des institutions et des hommes qui ne veulent pas être les "ouvriers" d'une opération nationale" (2).

Comment la sidérurgie a-t-elle restructuré le tissu industriel régional ?

- en utilisant une partie de la main-d'oeuvre qualifiée existante ;
- en créant un réseau d'entreprises littéralement agglutinées autour du complexe et vivant à son rythme, ces entreprises se caractérisant par l'importance de leur capital variable par rapport à leur capital constant (basse composition organique du capital) ;
- en amenant de Lorraine et du Nord un cortège d'établissements travaillant déjà pour la sidérurgie dans ces régions (services en particulier).

(1) Ces arguments sont développés entre autres par M. SCHIAPRO (cité par Yves DURRIEU), "Il n'y a pas dans cette région de mentalité industrielle, pas de tradition industrielle", ou encore par M. DUBONNET, responsable fédéral de la C.F.D.T. : "Les marseillais n'aiment pas les 3/8 ; ils veulent prendre le temps de vivre ; c'est pourquoi De Wendel veut faire venir les lorrains" (toujours cité par Yves DURRIEU : "L'impossible régionalisation capitaliste, Anthropos, Paris, 1973, pp. 229-230).

(2) D. CULTIAUX, ouvrage cité, p. 112.

- en mettant en compétition les preneurs d'ordres entre eux, en s'assurant ainsi un marché particulièrement favorable (1).

C'est pourquoi nous pouvons parler d'un "système SOLMER". Cette forme d'industrialisation (à partir d'un pôle constitué par une firme motrice) suggère des remarques identiques à celles qui ont déjà été faites pour d'autres régions (Rhône-Alpes, Dunkerque). L'implantation monopoliste ne suffit pas en elle-même à impulser un réel développement d'activités diversifiées. Au contraire, elle soumet à ses besoins exclusifs les seules activités qui sont immédiatement nécessaires à son procès de production, en déséquilibrant le potentiel industriel existant. Elle fait appel à des constructeurs et fournisseurs (qui sont pour l'essentiel des entreprises de taille nationale) et aux P.M.E. régionales, sévèrement sélectionnées, et dont la relation au donneur d'ordre est marquée par l'incertitude (sensibilité plus grande aux aléas conjoncturels, concurrence entre preneurs d'ordre exacerbée).

En effet du point de vue des entreprises qui peuvent entretenir des relations avec la firme motrice, on retrouve à Fos, ce que J. SCHEIBLING relevait déjà pour la région Rhône-Alpes, lorsqu'il signalait "le développement (aléatoire) de petites et moyennes entreprises travaillant dans l'environnement immédiat du secteur monopoliste, en sous-traitance directe,

(1) L'ensemble de ces points est assez bien résumé par H. PICO (Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics) dans un interview donné au journal La Marseillaise (7 Mars 1973) : "Les grands travaux ont été donnés d'office à 3 ou 4 grandes entreprises parisiennes. Les entreprises de la région ne bénéficient que de certains travaux adjugés par le Port Autonome de Marseille ou par l'équipement. A part ces chantiers, elles n'ont rien et sont obligées de sous-traiter. Elles sont désorganisées par la surenchère forte sur la main-d'oeuvre, se vident de leur potentiel humain, sont obligées de faire appel à la main-d'oeuvre louée"...

en même temps que l'on assiste à des implantations terminales de monopoles extra-régionaux" (1).

La région est de ce fait de plus en plus dominée par les stratégies monopolistes, la multiplication des centres de décision et des sièges sociaux extérieurs à la région n'en est qu'un symptôme, qui en soi ne présente pas de caractère négatif. Certes, la dépendance à des sièges sociaux externes freine le développement du tertiaire supérieur privé mais plus importante encore nous paraît être la sensibilité extrême que connaît la région aux phénomènes conjoncturels nationaux et internationaux ainsi qu'aux stratégies des firmes dominantes.

Cette sensibilité se répercute en premier lieu sur les sous-traitants, et sur l'emploi dans la région. On constate l'identité des phénomènes observés à Fos et dans d'autres régions où le développement régional est hypothéqué par la stratégie d'une firme motrice (2). La sidérurgie Dunkerquoise avait déjà été présentée comme organisant le vide autour d'elle (3),

(1) J. SCHEITBLING, Région Rhônes-Alpes, Economie et politique, Juin 1974, n° 239, pp. 59 et suivantes.

Les antennes de monopoles extra-régionaux sont nombreuses dans la zone de Fos, on peut citer : CFEM, DELATTRE-LEVIVIER, SAUNIER-DUVAL, CREUSOT LOIRE, CGEE Alsthom. Bien que ces entreprises puissent avoir un siège social et moins de 200 salariés dans la région, on peut difficilement les considérer comme des P.M.E. régionales.

(2) Un parallèle rapide peut être fait avec la région de Lacq. Autour du complexe de Lacq nous trouvons de nombreux sous-traitants dont certains sont également à Fos. A Lacq, comme à Fos, "dans la dernière période, la crise régionale, s'est bien entendu, accentuée avec la crise nationale. Le niveau de production du complexe a considérablement diminué... Ce sont les entreprises de sous-traitance qui accusent le plus durement le coup" (A Fos, comme à Lacq, des mesures de chômage partiel ont frappé les travailleurs des grandes entreprises, alors que les sous-traitants, eux, licenciaient leur personnel). Lacq peut et doit vivre. Economie et politique, n° 260, Mars 1976 (pp. 60 et 61).

(3) M. CASTELLS et F. GODARD, Monopolville, L'Entreprise, l'Etat et l'Urbain, Mouton, 1975, Paris, La Haye.

pour FOS il en est de même. Ce que nous observons actuellement correspond assez bien aux prévisions de Pierre DUPIRE (1) et de Félix DAMETTE (2).

Cependant, il convient de noter qu'il existe des difficultés réelles pour apprécier l'impact de Fos sur l'économie régionale. La mise en fonctionnement du complexe coïncide, en effet, avec l'aggravation de la récession nationale (1974). Mais cette crise nationale et internationale n'est-elle pas justement le produit de ce type d'industrialisation monopoliste ? On peut au moins, en ce qui concerne Fos, affirmer que la création de la zone industrialo-portuaire, l'installation du complexe sidérurgique n'a pas protégé l'économie régionale de la conjoncture nationale.

Comme nous l'avons dit dans notre chapitre I, on assiste dans le cas de ces nouvelles formes d'industrialisation liées à l'implantation monopoliste à une élévation de la composition organique et technique du capital. Cette hausse pèse sur les taux de profit à l'échelle sociale. Les solutions compensatoires sont alors à rechercher :

- dans les désengagements de capitaux et d'hommes en vue d'alléger une partie des installations existantes. C'est ce qui s'est passé avec la fermeture des usines de Lorraine mais également avec l'arrêt du deuxième haut fourneau à Fos.

(1) "Des implantations comme Fos et Dunkerque recrutant leur main-d'oeuvre dans un vaste rayon, provoquent au niveau régional un renforcement considérable des déséquilibres d'emploi. Intégrées dans un réseau international de liaisons techniques et commerciales, elles limitent au niveau le plus bas sur le plan local les effets de retombées et d'entraînement. Dans le nord comme en région méditerranéenne, elles apparaissent incapables d'enclencher un processus de développement global de la région", P. DUPIRE : La politique régionale monopoliste, Economie et Politique, Décembre 1972, n° 221, p. 104.

(2) F. DAMETTE, "Fos résoudra-t-il la crise de Marseille et de sa région ?", Economie et Politique, n° 195, Octobre 1970, pp. 29-42.

- dans l'aide de l'Etat (convention Etat, sidérurgie, Prêts du FDES, prise en charge des infrastructures nécessaires à la valorisation du grand capital privé) ;
- dans l'exploitation accrue des travailleurs immédiats (longue durée du travail : 43 h 75 ; refus de la cinquième équipe pour les 3x8 ; augmentation de la productivité, de l'intensité du travail) ;
- dans la constitution de réseaux périphériques basés sur la dévalorisation du capital et des forces de travail (sous-traitance, travail temporaire).

- LE COMPLEXE SIDERURGIQUE ET LES ZONES INDUSTRIELLES ENVIRONNANTES.

La création de la zone industrialo-portuaire de Fos a été accompagnée de la mise en place d'autres entreprises à l'intérieur de la Z.I.P. (le Ventillon, la Feuillane) ou à l'extérieur, mais dans un rayon de dépendance de 20 km (zone industrielle de la grande Colle à Port-de-Bouc).

Nous l'avons vu plus haut, les effets d'entraînement du complexe sidérurgique se font encore attendre en 1976.

En ce qui concerne l'industrialisation immédiate de la Z.I.P. de Fos, on constate le même désenchantement régional succédant à l'euphorie des années de la création.

En 1970, de nombreux articles paraissaient sur l'industrialisation de la périphérie du complexe sidérurgique : "De multiples sous-traitants envahissent déjà les lots industriels de la zone de Martigues à Fos, afin de répondre aux besoins de construction et d'entretien des grandes industries" (1).

(1) Expansion, Décembre 1970, p. 28.

Usine nouvelle (n° 42, Octobre 1971) donnait la liste de 27 entreprises implantées sur les zones industrielles du Ventillon et de la Feuillane à Fos.

Cependant, dès les années 73-74 un certain scepticisme apparaît quant au développement réel de la zone industrielle.

En 1975, la zone de Fos n'occupe que très partiellement, les lots commercialisés ne sont pas tous utilisés alors même que des entreprises qui, vu la modicité du prix des terrains, ont constitué des réserves (1). En outre, si 55 entreprises occupent 3.000 hectares, six d'entre elles s'étendent à elles seules sur 2.000 hectares. 49 occupent 50 hectares. Il semble que l'on assiste à un surdimensionnement identique à celui qu'a connu la zone industrielle de la Petite Scynthe lors de la création du complexe de Dunkerque et qu'a décrit A. SALLEZ :

"Les implantations d'usines en amont et en aval dans le même site ont été réduites... des sociétés d'entretien, des entreprises de travaux de construction se sont également implantées partiellement en raison de l'existence de la sidérurgie" (2).

-
- (1) Cf. *Fos Information 1975 : Le développement économique*, MIAFEB, p. 3.
"La zone de Fos n'est actuellement occupée que de façon très extensive. Sur les 3.000 hectares commercialisés, 1/3 est actuellement utilisé ; le solde étant réservé aux extensions futures de firmes qui les ont acquis".
- (2) A. SALLEZ, ouvrage cité, p. 136. L'auteur ajoute : *"Ces exemples montrent que le nombre d'emplois créés sur place - à l'exclusion du complexe lui-même - est resté faible compte tenu de l'investissement de départ... Par exemple sur une zone industrielle de 400 hectares (Petite Scynthe) mise en service en 1961 à côté du complexe sidérurgique de Dunkerque, le facteur d'entraînement a très peu joué ; les établissements implantés : chaudronnerie, négoce du fer et ferraille, négoce d'huile, travaux publics, entrepôts... n'ont créé que peu de relations directes avec le complexe. Les espoirs mis dans l'aménagement de cette zone en raison de la présence d'Usinor, ont été déçus puisqu'elle est encore aux trois quarts vide".*
Surdimensionnement de Fos :

Densité des emplois à l'hectare

Z.I.P. de FOS	4
Port-de-Bouc	80
Vitrolles	20

A Fos, comme à Dunkerque, ce surdimensionnement temporaire ou définitif est autorisé par les investissements sur fonds publics, il ne correspond pas nécessairement à de véritables effets d'entraînement.

Il faut se garder cependant si l'on veut saisir les effets réels de la création de Fos de limiter l'étude à la seule zone industrialo-portuaire. On a en effet assisté à une "industrialisation sauvage" tout le long de la route de Fos-Arles, à proximité du complexe SOLMER dans le quartier des Carabins, sur le site même de SOLMER. Cette industrialisation prend les formes les plus diverses puisqu'elle part de la mise en place d'un simple baraquement servant d'antenne locale à des entreprises nationales ou régionales, ou des constructions plus importantes servant d'entrepôts à des appareils de maintenance, ou encore de surplus bureaux de placement (officine de travail temporaire). Cette industrialisation est cependant importante (1), elle concerne une cinquantaine d'établissements ; sa caractéristique principale est d'être totalement dépendante du complexe sidérurgique et de réaliser avec celui-ci une véritable osmose.

Il semble que cette forme d'implantation soit commandée par la sidérurgie ; en Lorraine, par exemple, on constate qu'un certain nombre d'entreprises sous-traitantes se soient ainsi "agglutinées" autour du donneur d'ordre.

(1) Cf. "Annuaire national des zones et lotissements industriels" (Edition Provence-Côte d'Azur), publié par la Chambre de Commerce et d'Industrie, Années 1973 et 1974. Dans cet annuaire, on note que les zones du Ventillon et de la Feuillane comptaient 59 entreprises en 1973, 64 en 1974, 66 en décembre 1975 (en incluant les services et les banques).

Ce phénomène ne concerne pas exclusivement des entreprises régionales puisque selon le dossier sur la Z.I.P. (ouvrage cité, p. 35) : "une trentaine d'entreprises dont la moitié ont leur siège social hors région ont ainsi créé un établissement ou réservé une parcelle dans ces lotissements" (La Feuillane, Le Ventillon). Comme nous le verrons plus avant un nombre important de ces établissements ont leur siège social en Lorraine et dans le Nord et entretenaient déjà dans ces régions des relations avec la sidérurgie.

Ce système SOLMER tel que nous l'avons observé confirme les hypothèses d'A. SALLEZ selon lesquelles "Il y a bien une liaison géographique entre les sous-traitants et leurs donneurs d'ordres, et cette liaison est plus marquée pour les entreprises de haute technicité. La dépendance géographique du sous-traitant augmente lorsque sa taille diminue". L'espace industriel immédiat est structuré à partir des nécessités de la firme motrice. Certaines interventions demandent une mobilisation rapide de main-d'oeuvre ou de matériel, la proximité donneur d'ordre-sous-traitant se présente comme une nécessité du procès de production et de sa rentabilité.

Fos peut être caractérisé par la prédominance directe du secteur monopoliste national et multinational (SOLMER, Ugine, ICI, CFEM, ESSO, PCUK). Du point de vue spatial cinq entreprises s'étendent sur 2.000 hectares et ont 8.250 salariés soit : 0,24 hectare par salarié (1). La masse des investissements réalisés est colossale et résulte d'interventions simultanées de capitaux privés et publics (2), le bas prix du terrain viabilisé sur la zone, la mise en place d'infrastructures ferroviaires, autoroutière et portuaire autorisant l'installation des entreprises à un moindre coût pour les capitaux privés (3).

(1) Pour les sous-traitants : 49 entreprises utilisaient en 1974 50 hectares avec environ 900 salariés. On obtient alors un rapport quatre fois moins élevé soit 0,05 par salarié. Toutefois de nombreux travailleurs de ces entreprises travaillent sur le site des cinq grandes précitées, il faudrait en toute rigueur les ajouter aux 8.250 salariés.

(2) Cf. article D. BLEITRACH et A. CHENU, Aménagement régulation ou aggravation des contradictions sociales.

Un exemple précis en-dehors de celui de la SOLMER peut être fourni par Ugine Acier : A l'automne 71 a été constitué le groupe financier SOFIFOS SA (Ugine Kulhmann plus un pool bancaire composé de la Banque de Paris et des Pays-Bas, Société Générale, CCF, BNP, Crédit Lyonnais), les banques nationalisées ont apporté 42 % des capitaux. SOFIFOS.SA supporte l'investissement d'un milliard de francs et loue l'usine en Leasing à Ugine Kulhmann.

(3) Cet investissement public pourra prendre des formes moins immédiatement visibles : on remarquera par exemple la présence sur la zone de G.D.F. (130 millions d'investissement = emplois créés 40) qui alimentera les industriels de la zone.

Il serait illusoire de prétendre atteindre à une connaissance précise de la composition organique du capital mis en valeur dans les différentes usines de Fos : les données disponibles quant au montant des investissements peuvent avoir fait l'objet de manipulations diverses, les prix des moyens de production peuvent s'écarter sensiblement de leur valeur, le financement public prend de multiples voies qu'il est difficile d'inventorier, les stocks de matières premières peuvent faire ou non partie du capital constant selon qu'ils répondent à une nécessité technique (pour autant qu'elle puisse être isolée comme telle) du procès de production ou à une logique commerciale, une partie du capital constant peut appartenir à des sous-traitants ; de la même manière l'estimation du capital variable pose problème en raison des phénomènes de sous-traitance et d'utilisation de travailleurs intérimaires, ainsi qu'en raison du secret qui pèse sur les salaires. Il nous a cependant paru utile de calculer pour chaque établissement un indicateur sommaire de la composition organique du capital, le rapport investissements sur effectif salarié.

a) Les grandes entreprises de la Z.I.P. de Fos

Les principaux établissements de la zone sont répertoriés dans le tableau de la page suivante.

Nous excluons volontairement de cette liste : le port autonome de Marseille, la société du pipeline Sud-Européen, Air liquide, Dépôt Esso, PCUK, c'est-à-dire encore environ 800 emplois, mais excepté Air liquide et PCUK (pour Air liquide, qui compte une quarantaine de salariés, et pour les produits chimiques Ugine-Kulhmann -encore au stade de la construction au moment de notre enquête- nous ne disposons pas des données nécessaires), ils ne font pas partie de la zone industrielle et portuaire de Fos proprement dite.

Raison sociale	Superficie (en ha)	Nombre de salariés	Coût de l'investissement global (en Francs)	Capacité de production
SOLMER	1.560	6.500	7 milliards 1/2	Acier : 3,5 millions de tonnes/an
Ugine-Acier	275	1.200	1 milliard	Aciers spéciaux : 200 000 tonnes/an
I.C.I.	132	200	120 millions	Polyéthylène : 70 000 tonnes/an
C.F.E.M.	12	310	17 millions	Structures métalliques
G.D.F.	15,5	40	130 millions	3,5 milliards de mètre-cube de méthane
Total	1.994,5	8.250	8 milliards 767 millions	

Le tableau suivant indique pour chaque établissement l'investissement par salarié ainsi que la superficie des unités rapportées au nombre de salariés qui indique l'utilisation d'espace par travailleur :

Etablissement	Intensité capitalistique (millions de francs par salarié)	Utilisation d'espace industriel (ha par salarié)
SOLMER	1.15	0.24
Ugine	0.83	0.23
ICI	0.60	0.66
CFEM	0.05	0.038
GDF	3.25	0.38

Il se dégage trois catégories d'entreprises au vu de ces rapports :

- 1 - SOLMER et GDF qui ont une très haute intensité capitalistique.
- 2 - Ugine Acier et ICI qui ont une haute intensité capitalistique.
- 3 - La CFEM qui a une faible intensité capitalistique.

Il est à noter que les entreprises qui ont l'intensité capitalistique la plus élevée fonctionnent partiellement ou totalement grâce à des fonds publics fournissant du capital dévalorisé ne réclamant pas ou peu de profit. C'est le cas évidemment pour GDF mais également pour la SOLMER dont le tiers des capitaux provient de prêts publics.

La troisième catégorie est constituée par la seule CFEM est en fait représentative d'autres types d'industries implantées dans la zone de Fos : les sous-traitants. Malgré

l'origine de sa propriété (monopoliste), sa taille nationale (1) et l'extension de son usine sur le site (12 hectares et 310 salariés) qui la rapprochent des quatre autres grandes entreprises étudiées, elle a par rapport à ces entreprises des caractéristiques originales. Sa faible intensité capitalistique, sa forte densité de main-d'oeuvre à l'hectare montrent qu'il s'agit d'une industrie de main-d'oeuvre fonctionnant sur un espace relativement réduit ; l'implantation de cette unité sur la Z.I.P. de Fos répond uniquement à ses besoins spécifiques en matière de transport par mer de constructions métalliques très volumineuses.

Les qualifications des salariés de l'entreprise sont en général hautes (soudeurs, monteurs, etc...) mais pour 120 ouvriers on ne compte que 6 ITC. La CFEM est la seule industrie de transformation de la zone, elle fabrique des structures métalliques, effectue des travaux de grosse chaudronnerie. Le procès de production demeure encore essentiellement manuel bien que ses installations modernes modifient considérablement les tâches de manutention (ponts roulants) et de soudure. Comme beaucoup de sous-traitants (ponts roulants), elle a déjà travaillé avec la sidérurgie dans le Nord et en Lorraine.

Mais la C.F.E.M. se distingue des sous-traitants ordinaires par son indépendance relative à l'égard d'une firme motrice ; si elle a obtenu un marché de 38.000 tonnes de constructions métalliques pour la SOLMER à Fos, elle a également participé, dans la région, à la construction du viaduc de Caronte qui permet à l'autoroute A.55 de relier Fos à Marseille.

(1) La Compagnie Française d'Entreprises Métalliques a déjà quatre autres usines dans diverses régions (Seine-Maritime, Bas-Rhin, Nord, Moselle). La C.F.E.M. appartient au groupe Schneider, ses actionnaires sont Usinor, Sacilor, De Wendel, Harine Firminy, Creusot-Loire.

Elle est en mesure de jouer un rôle de donneuse d'ordres face à des P.M.E. régionales et des entreprises de travail temporaire (Ensignord, Comisud Intérim) qu'elle utilise à plein en cas de grève de son personnel propre.

L'exemple de la C.F.E.M. nous permet de préciser les problèmes de définition de la catégorie générale de sous-traitant dans laquelle on peut distinguer des situations très diverses de propriété, d'origine (nationale, internationale, régionale, locale), de taille, de degré de dépendance à l'égard d'une ou plusieurs firmes motrices, de capacité ou d'incapacité d'utiliser elle-même à son profit d'autres sous-traitants. La combinaison de ces divers critères produit des situations très diverses allant de la C.F.E.M. à l'entreprise de location de travailleurs intérimaires sur le site.

b) Les établissements des lotissements de la Feuillane, du Ventillon, du Tonkin.

Nous avons vu que les seuls effets d'entraînement importants concernent les produits accessoires ou les services nécessaires à la marche des grandes unités, dans des domaines extrêmement variés tels que : les pièces de rechange, l'entretien et la maintenance, la manutention, le transport des matières premières et des produits terminés, la réparation du matériel ferroviaire, le gardiennage, la restauration, le transport du personnel.

Sous-traitants et fournisseurs sont généralement liés par des contrats de durée relativement longue aux entreprises donneuses d'ordres. Une part importante de ces entreprises soit exerce ses activités sur le site même des grandes entreprises, soit a installé des établissements à proximité. Leur importance réelle reste difficile à évaluer, les informations statistiques concernant les zones des Feuillanes et du Ventillon dans lesquelles ces sous-traitants se sont installés pré-

férentiellement ne concordent pas. Le caractère hasardeux de ces informations tient à la "mobilité" des établissements. Même si le chiffre global de ces établissements reste relativement stable, on compte pour la seule année 75, 22 créations d'entreprises et 14 disparitions sur un chiffre global de soixante environ.

Les "disparitions" concernent surtout le B.T.P., la chaudronnerie, l'entretien, les créations des services commerciaux (banques en particulier). Cette année là, les disparitions d'établissements traduisent assez bien le retrait de commande des firmes motrices donneuses d'ordres qui ont fait effectuer par leurs travailleurs propres des travaux qui étaient délégués quand l'entreprise connaissait son plein rendement.

L'aspect hasardeux des informations s'explique aussi par le fait que peut être ou ne pas être recensée toute une série d'établissements hors les lotissements des Feuillanes, du Ventillon, que l'on trouve dans les quartiers des Carabins, des Vallins, Chemin du Guignonnet, ou sur le site même du complexe sidérurgique quasiment confondus avec lui. C'est ainsi que nous avons pu personnellement recenser grâce, à la fois, à notre étude sur le terrain et à des données de l'I.N.S.E.E., pour l'année 1975, 39 entreprises situées hors de la zone industrialo-portuaire, à proximité immédiate de celle-ci cependant (1). Il s'agissait pour la plupart d'établissements créés entre 1972 et 75. Ici encore, les branches d'activité les plus représentées sont le bâtiment, la chaudronnerie, les prestations de services (manutention, travail temporaire), les transports. En général liées au complexe sidérurgique, ces établissements proviennent pour la moitié de la région (décentralisation

(1) Sur ces 39 entreprises, 5 seulement avaient plus de 100 salariés.

sur Fos d'entreprises implantées régionalement ou régionales) et pour l'autre moitié d'entreprises dont le siège social est à Paris, en Lorraine ou dans le Nord.

c) La zone industrielle de Port-de-Bouc
(La Grande Colle) (1).

Créée en 1966, cette zone est donc antérieure au complexe de Fos, elle a été réalisée à la suite des problèmes que connaît Port-de-Bouc avec la fermeture des Chantiers Navals.

En 1970 les premiers acquéreurs s'installent. En 1973, on compte 65 établissements, 67 en 1974 (5 créations, 3 disparitions). Parmi ces établissements, 10 ont leur siège social dans le Nord et en Lorraine. Si la majorité des établissements de la zone industrielle de Fos sont liés au complexe sidérurgique, la proportion à Port-de-Bouc est encore de 25 %.

Les établissements comme GECI Stella, Herlicq (200 personnes) qui se sont installés sur cette zone ont trouvé sur place une main-d'oeuvre qualifiée formée à la construction navale.

Le cas de GECI Stella illustre assez bien un type de sous-traitant de la sidérurgie (2). Cette entreprise implantée en Lorraine a connu un développement au contact de son seul client Wendel-Sidelor. Spécialisé dans l'entretien du gros matériel, hauts fourneaux, refroidisseurs cokeries, GECI Stella

(1) Cette zone industrielle est à 5 km de Fos et à 7 km du complexe sidérurgique, elle s'étend sur 40 hectares. Le prix du terrain y est de 25 F. le mètre carré en 1974.

(2) Le cas "DELATTRE-LEVIVIER" serait presque identique, il s'agit d'une entreprise déjà liée à la sidérurgie lorraine qui s'est implantée à Port-de-Bouc. DELATTRE-LEVIVIER qui a participé à la construction des hauts fourneaux SOLMER a réduit considérablement ses effectifs à la fin de l'année 1974.

diversifie ses activités dans la production de gants de protection pour le personnel de la sidérurgie. Lorsque Wendel-Sideler s'installe à Fos, GECI Stella suit son donneur d'ordre principal et acquiert 13.000 m² sur la zone industrielle de Port-de-Bouc.

En 1972, GECI Stella salarie 100 personnes (soudeurs, assembleurs, chaudronniers). En 1974 GECI Stella vend son implantation et son fonds de commerce. On lit dans un journal local : *"Faut-il y voir le résultat de la sévère concurrence que se livrent les sociétés de maintenance autour des usines leaders de la zone de Fos, ou les conséquences d'un trop grand retard de la programmation de l'industrie lourde par rapport aux investissements faits par GECI Stella ? Est-ce aussi un problème de main-d'oeuvre ? La rareté de la main-d'oeuvre qualifiée locale, les difficultés de logement pour les ouvriers venant de l'extérieur, la fâcheuse réticence à trouver du personnel disponible 24 heures sur 24 pour l'entretien d'usine ? Toujours est-il que la direction Lorraine a vendu les installations de Port-de-Bouc pour s'installer avec des moyens plus souples et dans sa seule spécialité : l'entretien d'usine" (1).*

Nous avons là, un exemple des aléas caractéristiques aux mécanismes de sous-traitance : la concurrence entre sous-traitants est intense et la dépendance à la politique du donneur d'ordre est étroite.

C'est pour mieux saisir ces mécanismes de restructuration industrielle régionale autour d'une firme monopoliste que nous étudierons au chapitre suivant le système SOLMER. Nous analyserons en premier lieu les liens qu'entretient la firme motrice avec l'industrie régionale, le marché du travail auquel elle fait appel, directement et indirectement à travers son réseau de sous-traitante. En deuxième lieu, nous tenterons

(1) *Le Provençal*, 4 Avril 1974.

de voir les effets spatiaux de l'implantation d'une firme motrice : comment la dépendance à un donneur d'ordre se traduit-elle dans les localisations d'entreprises sous-traitantes et comme la forme motrice produit-elle et utilise-t-elle des espaces résidentiels diversifiés ?

d) La zone industrielle de Vitrolles

La zone industrielle de Vitrolles s'oppose radicalement, par ses caractéristiques essentielles, à la zone industrielle et portuaire de Fos. Placée à un noeud de communications, elle est avant tout induite par le tissu industriel et urbain régional, ce qui n'est en rien le cas de la zone de Fos. Gérée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille (1), elle apparaît comme une émanation du capital local -nonobstant la fréquence des absorptions par des groupes de dimension nationale ou internationale- alors que Fos a, dès le début de sa concrétisation, échappé à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille. A dominante de petits établissements, elle ne constitue pas un pôle important d'accumulation du capital -les hangars, les terrains et les stocks y ont plus de valeur que les machines- tandis que la zone de Fos est marquée par le gigantisme des moyens de production. Enfin, elle apparaît comme un ensemble utilisant essentiellement de la main-d'oeuvre banale, fonctionnant grâce à un ensemble de moyens collectifs de consommation (logements, éducation, transports, etc...) préexistant à sa création, alors que la zone de Fos joue un rôle structurant pour le tissu urbain qui l'entoure et infléchit en fonction de ses besoins particuliers l'organisation des conditions générales de la production.

(1) La C.C.I.M. et la commune de Vitrolles détiennent respectivement 80 et 20 % des parts au sein du Syndicat mixte d'équipement de Vitrolles, établissement public qui vend et loue les terrains de la zone industrielle après en avoir fait assurer la viabilisation par la société d'équipement des Bouches-du-Rhône (filiale de la S.C.E.T.).

Les établissements implantés sur la zone de Vitrolles correspondaient, en novembre 1975, à un total de 9.262 emplois, (1) parmi lesquels 5.078 étaient situés en permanence à Vitrolles même, le solde étant constitué par des emplois de chantier ou des emplois de chauffeurs, représentants, etc... Le démarrage de la zone étant intervenu en 1963 et l'effectif actuel ayant été atteint vers 1972, la mise en place de ce vaste ensemble industriel et commercial constitue un aspect important du processus de formation de l'aire métropolitaine marseillaise. Mais si l'on trouve, à l'origine de l'industrialisation de Fos, les besoins en redéploiement du capital monopoliste de la sidérurgie et de la pétrochimie, c'est l'évolution des conditions de fonctionnement des petites et moyennes entreprises tournées vers le marché local ou régional qui détermine la création de la zone de Vitrolles. Près des deux-tiers du total des établissements de cette zone, et 94 % des établissements industriels ont été non pas créés mais transférés à partir d'agglomérations urbaines et plus spécialement - dans quatre transferts sur cinq - à partir de l'agglomération marseillaise. Il s'agit donc d'une zone de desserrement, qui est d'ailleurs, en dépit de son nom "zone industrielle de Vitrolles", plus commerciale qu'industrielle puisque 56 % des emplois situés sur la zone même relèvent du secteur tertiaire ; la décomposition sectorielle des effectifs s'établit ainsi (2) (cf. tableau page suivante).

La zone de Vitrolles apparaît donc d'abord comme fournissant un ensemble de services à des entreprises industrielles et commerciales ou, dans une moindre mesure, à des particuliers de la région : distribution, réparation, service après vente, stockage, location de matériel, transport, etc... mais elle

(1) Ce chiffre, comme les suivants, est avancé dans la thèse de doctorat de III^e cycle de J.L. SCHWENDIMANN, La zone industrielle de Vitrolles (Grenoble, Université des Sciences Sociales, 1976). Il faut souligner qu'il résulte d'une enquête par téléphone et qu'il peut donc être considéré comme entaché d'une marge d'incertitude non négligeable.

(2) D'après J.L. SCHWENDIMANN, Ouvrage cité, p. 17 des annexes.

Secteur	Effectif total		Effectif sur la zone	
<u>Industrie</u>	4 935	53,3	2 249	44,3
dont :				
. Travaux publics, génie civil, gros oeuvre bâtiment	2 058	22,2	263	5,2
. Industriel. et condition. alimentaires	944	10,2	850	16,7
. Autres industries sur chantier	810	8,7	107	2,1
. Autres industries sur la zone	1.123	12,1	1 029	20,3
<u>Tertiaire</u>	4 327	46,7	2 829	55,7
dont :				
. Commerce	2 306	24,9	1 710	33,7
. Entreposage	306	3,3	261	5,1
. Transport, transit	723	7,8	343	6,8
<u>Ensemble de la zone</u>	9 262	100	5 078	100

comprend aussi un ensemble d'établissements industriels proprement dits, tournés pour l'essentiel vers le marché régional et produisant soit des biens d'équipement (travaux publics, grosse chaudronnerie) soit des biens de consommation (industries alimentaires surtout). La caractéristique commune de ces activités, c'est leur dépendance étroite vis-à-vis de donneurs d'ordres ou de clients implantés dans la région.

Cette position confère à la zone industrielle de Vitrolles le "privilège" de fonctionner comme une sorte de sismographe extrêmement sensible à toutes les secousses qui affectent le tissu industriel régional. Pour 71 établissements industriels existant sur la zone en 1975, 36 ont disparu depuis la création de la zone, dont six pour la seule année 1975 (1).

(1) Source : J.L. SCHWENDIMANN, ouvrage cité, p. 27 des annexes.

Un exemple de biographie d'établissement : la Société Provençale de Services et Travaux (S.P.S.T.) est créée sur la zone en 1968 sur la base de capitaux marseillais ; c'est une entreprise de grosse chaudronnerie dont les principaux clients sont les grandes firmes industrielles du voisinage de l'Etang de Berre. Après plusieurs absorptions, elle devient une filiale de Babcock-Fives sous le nom de Lozaï et Babcock. Avec la fin de la construction du complexe de Fos, les menaces sur cet établissement qui compte environ 300 salariés, se précisent : dans un premier temps, Lozaï et Babcock reçoit en gérance une entreprise de chaudronnerie industrielle de haute technicité des quartiers Nord de Marseille, Métalinox, absorbée par Babcock en 1969. La fermeture de Métalinox en 1974 est présentée par le groupe propriétaire comme devant assurer la sauvegarde de l'établissement de Vitrolles. Mais fin 1975 c'est au tour de cet établissement de Vitrolles d'être liquidé par Babcock-Fives (1). Lozaï et Babcock était le plus important des établissements industriels (hors BTP) de la zone de Vitrolles par le nombre de ses salariés, et il comptait parmi ceux qui employaient la plus forte proportion de travailleurs qualifiés. Son carnet de commande était bien garni au moment de sa fermeture.

Le rythme des disparitions a été jusqu'à maintenant beaucoup plus faible dans la branche des industries alimentaires. La plupart des établissements de ce type ont un caractère d'industrie très légère, les opérations de fabrication (préparation, conditionnement) sont très proches du stade de la consommation finale du produit. C'est cette proximité vis-à-vis du

(1) "Une des difficultés de la liquidation de Lozaï et Babcock n'a pas consisté dans le reclassement et l'indemnisation des travailleurs licenciés, mais dans la dissolution des liens qui s'étaient tissés entre eux et qui les liaient à leur entreprise. C'étaient les ouvriers-eux-mêmes qui avaient construit leur usine à son démarrage sur la zone, et un jour, sans qu'ils sachent pourquoi, ce patrimoine au développement duquel ils avaient largement contribué, et auquel ils étaient certainement plus attachés que les actionnaires ou les sociétés qui en avaient pris le contrôle, leur apparaît gaspillé et l'outil de travail qu'il constituait pour eux, ravi" (J.L. SCHWENDIMANN, ouvrage cité, p. 66).

stade de la commercialisation de détail dans les magasins de la région -et également le fait que les implantations à Vitrolles font généralement déjà suite à des fermetures d'établissements, marseillais en général- qui semblent avoir préservé jusqu'ici les établissements de l'alimentaire des fermetures si fréquentes dans les autres secteurs. Dans la majorité des cas, les usines appartiennent à de très grands groupes tels qu'Olida-Caby, BSN, la Générale Occidentale, etc... Lesieur assure à Vitrolles la gérance d'un établissement de 20 salariés qui appartenait à une firme marseillaise, l'Huilerie Franzone, aujourd'hui disparue. Amora (une trentaine d'emplois à Vitrolles, auparavant sous la raison sociale de "Vinaigrerie Marseillaise") fait partie du groupe anglais Cavenham Limited. Que l'absorption par de grandes firmes ait fait suite au transfert de Marseille vers Vitrolles ou qu'elle l'ait précédé, on observe que d'essayerement hors du tissu de l'agglomération marseillaise et désengagement de la bourgeoisie marseillaise vis-à-vis de ses sphères traditionnelles d'investissement industriel ont souvent été de pair.

Que les établissements des industries alimentaires connaissent une sécurité relativement plus grande que ceux du bâtiment ou que les sous-traitants gravitant autour des grandes firmes de la région ne signifie pas que leurs salariés connaissent une insécurité moindre : le S.M.I.G., qu'il soit versé à des femmes ou à des travailleurs immigrés, est le salaire le plus fréquemment pratiqué ; les conditions de travail sont généralement très pénibles ; le développement des processus d'exploitation ne rencontre pas la résistance de forces syndicales organisées à l'échelon de l'établissement. Pour les salariés d'entreprises de ce type, le transfert de Marseille vers Vitrolles a souvent signifié l'obligation de trouver un autre emploi : aucun système de transport public efficace n'a été mis en place ; les ramassages organisés par les entreprises, sans coordination

entré elles, ne prennent pas la forme de réseaux mais se limitent à des lignes qui, dans Marseille, ne desservent que quelques quartiers. Quant à l'éventualité d'un déménagement vers Vitrolles, elle est en pratique exclue à la fois en raison de la faible capacité des entreprises concernées à retenir leur main-d'oeuvre et en raison du faible attrait des zones résidentielles de Marignane ou Vitrolles par comparaison avec le tissu urbain marseillais, quel que soit le sous-équipement de celui-ci. Les quelques tentatives visant à la mise en place des moyens collectifs de consommation en rapport avec les besoins des entreprises de la zone industrielle de Vitrolles n'ont guère rencontré de succès. La Chambre de Commerce de Marseille avait cherché à lier la réalisation de la zone industrielle à celle d'une zone d'habitat, mais il semble que les promoteurs intervenant sur la ville voisine de Marignane soient parvenus à retarder la réalisation de cette zone d'habitat afin d'écouler leurs logements. L'offre maximale de logements à Vitrolles a donc suivi de six années environ l'offre maximale d'emplois sur la zone industrielle. Ce n'est qu'en 1976, douze ans après le démarrage de la zone, qu'a été mise en place une cantine commune aux entreprises de Vitrolles. Elle sert actuellement 200 repas par jour -pour 5 000 travailleurs au total sur la zone-.

Il semble que pour de nombreux industriels la bonne situation de Vitrolles par rapport aux moyens de transport et au marché de consommation de la France méditerranéenne n'a pu constituer une compensation suffisante face à l'insuffisance en matière d'habitat, de moyens de transport du personnel, de services communs à l'ensemble de la zone. Telle nous paraît être la principale cause de la stagnation, depuis 1973, du potentiel industriel de Vitrolles. Le secteur commercial, en revanche, a continué à se développer, Vitrolles constituant une position irremplaçable pour le démarchage et les services après-vente qui doivent rayonner dans le Sud-Est de la France. A

cette tertiarisation de la zone de Vitrolles s'ajoute le développement spectaculaire, à six kilomètres de là, de la zone de commerce de détail de Plan de Campagne : cet ensemble qui groupe un hypermarché Super Casino, un établissement Conforama et de nombreux commerces en provenance de Marseille s'est étendu, depuis le début des années 60, sans plan d'ensemble établi, à proximité de l'autoroute entre Aix et Marseille. S'ajoute encore la création à Vitrolles, vers 1970, d'un hypermarché Carrefour. L'allongement des déplacements domicile-travail avec la création de zones d'activités situées en dehors des grandes agglomérations et l'allongement des déplacements d'achats sont donc simultanés et étroitement liés.

Par les caractéristiques de l'évolution qu'elle a connue, la zone industrielle de Vitrolles s'inscrit nettement dans la mouvance de l'agglomération marseillaise : comme l'agglomération marseillaise, cette zone s'est tertiarisée, elle s'est banalisée à mesure que les entreprises industrielles les plus spécifiques étaient touchées par des difficultés, et enfin sa dépendance vis-à-vis de pouvoirs de décision extérieurs à la région s'est accrue.

