



Changer l'industrie navale : mouvement ouvrier et relations sociales à Saint-Nazaire, 1881-1914

Leslie A. Schuster

DANS **REVUE D'HISTOIRE MODERNE & CONTEMPORAINE** 2005/4 n^o52-4 , PAGES 106 À 130
ÉDITIONS **BELIN**

ISSN 0048-8003

DOI 10.3917/rhmc.524.0106

Date de mise en ligne : 01/10/2005

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine-2005-4-page-106?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Belin.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [cairn.info/copyright](https://shs.cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Changer l'industrie navale: mouvement ouvrier et relations sociales à Saint-Nazaire, 1881-1914

Leslie A. SCHUSTER

À la recherche des facteurs ayant formé la conscience ouvrière et popularisé les revendications et les objectifs de grève, beaucoup d'études sociales se sont concentrées sur les méthodes de production ainsi que les expériences accumulées sur le lieu de travail¹. On a dit que les ouvriers qualifiés et les ouvriers non qualifiés en venaient à développer des intérêts sociaux et des modes de contestation différents, reflétant leurs expériences différentes sur le lieu de travail. C'est le passage du travail en atelier à la production industrielle qui entraîna le développement d'une conscience sociale parmi la main-d'œuvre ouvrière la plus qualifiée. Ce changement donna au patronat l'opportunité de restructurer les opérations, afin d'obtenir un plus grand contrôle sur les méthodes de production ainsi que sur la main-d'œuvre. Ces défis ont contribué à forger une conscience et des priorités politiques communes parmi les ouvriers qualifiés. Par la suite, cette partie de la main-d'œuvre utilisa ses ressources économiques, ses associations d'atelier, et son expérience de l'organisation pour s'opposer aux tentatives patronales. Dans le but de protéger leur statut ainsi que la sécurité de leur travail, les ouvriers qualifiés organisèrent des grèves, et résistèrent avec plus ou moins de succès. Néanmoins, dans la logique même du capitalisme industriel du XIX^e siècle, les ouvriers qualifiés allaient être remplacés par des ouvriers non qualifiés, entraînant des changements d'activités ainsi que des modifications au sein des associations de salariés. Les historiens ont conclu que les ouvriers moyennement qualifiés et qualifiés n'avaient pas les ressources, l'expérience ou l'influence pour peser efficacement sur des sujets tels que le niveau des salaires, ou apporter des solutions aux problèmes rencontrés dans les ateliers. Par conséquent, les grèves devinrent moins nombreuses et plus

1. Des versions précédentes de cet article ont été présentées au colloque annuel de la Society for History of Technology en 1990, ainsi qu'à l'Université Cornell (European colloquium) en 1999. Lors de ces deux événements, j'ai obtenu des commentaires très utiles. Je suis également reconnaissante, pour leurs lectures approfondies et leur soutien, à Ronald P. Dufour, Vicki Caron, et Les Stasey, et pour leur traduction à Tissaïna N'Dem et Katharine Harrington. Je tiens enfin à remercier Jean Ruhlmann et la rédaction de la *RHMC*.

courtes : souvent spontanées, elles paraissent dès lors se concentrer sur des enjeux politiques dont les solutions ne pouvaient être que nationales².

Cette représentation des intérêts et des activités des ouvriers d'industrie, qualifiés et non qualifiés, est problématique, car elle dépend largement d'un modèle de transformation industrielle qui a été révisé depuis. Les historiens ont montré que la transition vers la production industrielle ne suivit ni un calendrier précis, ni un schéma particulier, mais fut au contraire un processus compliqué et aléatoire avançant au coup par coup. Le développement des méthodes de production capitalistes ne transforma pas toutes les industries de la même manière et modifia certains processus de production suivant des rythmes très variables. Les industriels faisaient appel à un mélange de main-d'œuvre qualifiée, semi-qualifiée, et non qualifiée, de sorte que les ouvriers ne connurent pas forcément des expériences similaires selon les usines³. Il n'est plus possible d'envisager une « attaque généralisée » sur les prérogatives des ouvriers qualifiés ; diverses études montrent plutôt que l'industrie du XIX^e siècle n'a pas eu le même impact sur tous les ouvriers. De plus, le développement industriel créa de nouvelles catégories d'ouvriers qualifiés, dont beaucoup possédaient l'indépendance et l'autonomie caractéristiques des artisans. Néanmoins, ceux des historiens qui voient dans le développement industriel un processus hautement spécialisé et divers, n'ont pas réexaminé le rôle des ateliers, de la production en association et des activités ouvrières.

Or l'industrie de la construction navale en France propose quelques lignes directrices pour repenser le lien entre lieu de travail, solidarité ouvrière, et activité⁴. La présente étude se concentre sur les chantiers navals de Saint-Nazaire, ville portuaire de Bretagne. L'évolution de la production des chantiers navals de Saint-Nazaire, de Penhouët et de la Loire – de leur installation en 1881 à la Grande Guerre – démontre ainsi la complexité de la transformation industrielle et la multiplicité des expériences rencontrées sur le lieu de travail.

2. Edward SHORTER, Charles TILLY, *Strikes in France, 1830-1968*, Cambridge, Cambridge University Press, 1974 ; Michael HANAGAN, *The Logic of Solidarity: Artisans and Industrial Workers in Three French Towns 1871-1914*, Urbana, University of Illinois Press, 1980 ; Joan Wallach SCOTT, *The Glassworkers of Carmaux*, Cambridge, Harvard University Press, 1974 ; Hartmut KAEUBLE, *Industrialization and Social Inequality in 19th Century Europe*, trad. Bruce LITTLE, New York, St. Martin's Press, 1972, p. 157-164.

3. Charles SABEL, Jonathan ZEITLIN, « Historical alternatives to mass production: politics, markets and technology in nineteenth-century industrialization », *Past and Present*, n°108, août 1985, p. 133-176 ; Raphael SAMUEL, « Workshop of the world: steam power and hand-technology in mid-Victorian Britain », *History Workshop*, n°3, 1977, p. 6-72 ; Philip SCRANTON, « The workplace, technology, and theory in American labor history », *International Labor and Working-Class History*, n°35, printemps 1989, p. 1-6 ; William H. SEWELL, « Uneven development, the autonomy of politics, and the dockworkers of nineteenth century Marseille », *American Historical Review*, n°93, juin 1988, p. 604-637 ; Lenard BERLANSTEIN, *The Working People of Paris, 1871-1914*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1984, p. 24-25, 94-96 ; Tessie LIU, *The Weaver's Knot: The Contradictions of Class Struggle and Family Solidarity in Western France, 1750-1914*, Ithaca, Cornell University Press, 1994, p. 38 ; Donald REID, *The Miners of Decazeville: A Genealogy of Deindustrialization*, Cambridge, Harvard University Press, 1985 ; C. SHORTER et E. TILLY, *Strikes...*, op. cit., p. 202, 209-215.

4. Leslie A. SCHUSTER, *A Workforce Divided: Community, Labor, and the State in Saint-Nazaire's Shipbuilding Industry, 1880-1910*, Westport, Greenwood, 2002.

La construction navale subit des changements considérables au XIX^e siècle, parmi lesquels un accroissement de main-d'œuvre, l'apparition de dizaines de métiers nouveaux, une modification considérable de la taille et de l'échelle des installations et de la production, ainsi que l'emploi de méthodes de production et d'assemblage plus compliquées et plus précises. Cependant, un travail manuel subsistait, et avec lui des tâches compliquées, le recours à des outils manuels, et une main-d'œuvre composée d'ouvriers qualifiés et d'ouvriers semi-qualifiés opérant tous avec un grand niveau d'autonomie sur le lieu de travail⁵. Ces arrangements compliquèrent l'émergence de protestations ouvrières, et réduisirent les relations entre les différents corps de métier. Néanmoins, ces arrangements créèrent un climat favorable aux associations et aux activités ouvrières parmi des segments inattendus de la main-d'œuvre.

TRANSFORMATION DU MARCHÉ

Au milieu du XIX^e siècle, le développement de nouveaux matériaux de construction ainsi que l'apparition de nouvelles fonctions pour les navires firent passer les chantiers navals d'ateliers de charpenterie maritime employant 50 travailleurs à des installations industrielles regroupant des dizaines d'ateliers et utilisant une main-d'œuvre de deux à trois mille ouvriers. Ces changements commencèrent avec l'abandon progressif des coques de navire en bois. Construire en bois limitait la vitesse ainsi que la capacité des vaisseaux; la recherche de matériaux de construction plus légers et plus résistants amena les constructeurs à utiliser le fer dans les années 1840. L'utilisation d'une coque métallique augmentait la durabilité et la résistance du navire, permettant ainsi de transporter 35% de cargaison supplémentaire. À partir des années 1870, l'acier rivalisa avec le fer dans la construction de coques, pour finir par le remplacer complètement à compter de 1905. Les avantages de l'acier sur le fer étaient comparables à ceux du fer sur le bois en termes de volumes, de rapidité, de frais de fonctionnement et de rentabilité pour le transport des cargaisons. À partir des années 1880, les chantiers navals ne façonnaient ni n'assemblaient des planches de bois, mais modelaient et assemblaient des composants de fer et d'acier⁶.

La popularité croissante du transport maritime pour passagers à partir des années 1870 modifia également la production. Des chantiers navals comme ceux de Saint-Nazaire Penhouët se spécialisèrent dans la construction de

5. Edward LORENZ, « Two patterns of development: the labour process in the British and French shipbuilding industries, 1880 to 1930 », *Journal of European Economic History*, 13/3, 1984, p. 606.

6. A. M. ROBB, « Ship-building », in Charles SINGER (dir.), *A History of Technology*, Oxford, Clarendon, 1958, v. 5, p. 355-363; A. CAMPBELL HOLMES, *Practical Shipbuilding: A Treatise in the Structural Design and Building of Modern Steel Vessels*, Londres, Longman, 1918, p. 1-2, 306; David POLLOCK, *The Shipbuilding Industry*, Londres, Methuen, 1905, p. 29-40; Sidney POLLARD et Paul ROBERTSON, *The British Shipbuilding Industry, 1870-1914*, Cambridge, Harvard University Press, 1979.

paquebots de luxe pour La Compagnie Générale Transatlantique (Transat), l'une des plus grandes compagnies de transport maritime du pays. La taille des vaisseaux offrait la différence la plus frappante : si, dans les années 1860, un vaisseau de la Transat pouvait transporter 211 passagers vers New York, vingt ans plus tard, des vaisseaux aux mêmes fonctions pouvaient accueillir 1 200 passagers et membres d'équipage, de sorte qu'en 1912, *Le France* pouvait recevoir 2 026 personnes à son bord. Mais les différents équipements et services nécessaires aux voyages transatlantiques rendaient la construction plus ardue :

« Il faut loger à bord, y faire le pain, y tuer les animaux qu'on emmène vivants, avoir des glacières, des caves. Il faut assurer le service des machines et du nombreux personnel qu'elles occupent, l'embarquement du charbon, l'enlèvement des escarbilles... prévoir le placement de kilomètres de tuyaux de vapeur, d'eau douce, d'eau distillée, d'eau salée, de calorifères »⁷.

Ceux qui dessinaient les navires ainsi que ceux qui les construisaient avaient pour tâche supplémentaire la création d'un environnement somptueux afin d'accueillir plusieurs centaines de passagers pour des séjours de plusieurs semaines. Les paquebots possédaient des salons de beauté, des salles de conférence, des salles de bal, et même, pour les passagers de première classe, un sublime ameublement des cabines comparables à ce que l'on pouvait voir à Versailles ou dans les palais de sultans orientaux⁸ !

Ces multiples opérations rendaient la conception et la construction des paquebots plus compliquées et plus élaborées que celles des autres navires, à la fois plus petits et relativement plus austères. Dès 1886, Charles Noël remarquait qu'« après l'indication des difficultés de conception d'un pareil travail, on comprend facilement que l'exécution est compliquée, longue, et coûteuse. Les soins minutieux sont indispensables, les détails sont innombrables et se présentent, à chaque instant, imprévus... »⁹.

TRANSFORMATIONS DE LA PRODUCTION ET DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Le développement de nouveaux matériaux et de nouveaux produits entraîna un changement radical dans la morphologie des lieux. Les ports, les ateliers, les composants devinrent plus grands, plus complexes, et soumis à des procédures plus précises, qui réclamaient l'emploi d'une main-d'œuvre spécialisée dans le travail du métal. Désormais, plus possible d'intervertir les productions de navires en bois et de navires à coques de métal, comme les ports l'avaient fait dans les années 1860 « sans "reconstruire" » leurs installations¹⁰. Ainsi qu'un membre du syndicat londonien des constructeurs de

7. Charles NOËL, *Les nouveaux paquebots de la Compagnie générale transatlantique pour le service du Havre-New York*, Paris, Le Génie Civil, 1886, p. 7.

8. « Une Visite au Paquebot "Le France" », *La Démocratie de l'Ouest*, 3 avr. 1912.

9. C. NOËL, *Les Nouveaux paquebots...*, *op. cit.*, p. 7.

10. Patrick BARRY, *The Dockyards, Shipyards and Marine of France*, Londres, Simpkin, 1864, p. 211.

ponts remarquait en 1895, la construction navale était devenue « véritablement une nouvelle industrie en substituant le fer au bois dans les navires »¹¹.

L'infrastructure du port reflétait les changements de l'échelle de la production. Des feuilles de métal allant jusqu'à 25 pieds sur 8 vinrent remplacer des planches de bois, et des chaudières pesant cent tonnes s'élevèrent, aussi haut que des immeubles de plusieurs étages. À partir des années 1880, les deux chantiers navals de Saint-Nazaire, les chantiers de la Loire et de Penhouët, occupaient une superficie de 110 acres, chacun disposant de six quais pour satisfaire à des opérations de construction et de réparation. Un port bien conçu abritait maintenant des forges et des ateliers entendant dans des hangars sur une demi-acre. Les ouvriers travaillant sur le site de Penhouët utilisaient souvent des bicyclettes pour se rendre d'un atelier à l'autre. Penhouët disposait d'un système ferroviaire interne, raccordé au système ferroviaire régional, long de six lieues pour transporter des feuilles de métal, et des composants entre les ateliers et les quais de constructions¹².

La réorganisation de la main-d'œuvre fut un élément central du passage de la construction de vaisseaux en bois à celle des vaisseaux à structure métallique. La construction d'un vaisseau en bois – essentiellement un « travail de charpente » – dépendait du savoir, de l'expérience, et de la précision de talentueux charpentiers de navires¹³. Ils dirigeaient seuls le travail sur un chantier naval pour vaisseaux en bois, et leurs talents empiriques ainsi que leur autonomie sur le lieu de travail faisaient qu'ils étaient reconnus comme appartenant à une profession d'élite¹⁴. L'élaboration et l'étude approfondie du projet restaient minimales, les constructeurs préférant se reposer sur la capacité des charpentiers de navires à « déterminer par leur expérience, leur coup d'œil, la forme qu'il fallait donner aux membrures, barrots [...] comme il s'agissait de pièces en bois, il était toujours possible de faire des retouches, de rectifier les courbures »¹⁵. Les charpentiers de navires utilisaient des outils conçus pour travailler le bois et « le travail manuel régnait en maître » dans les chantiers navals à bois¹⁶.

11. Alastair REID, « The division of labour in the shipbuilding industry, 1880 to 1920 with special reference to Clydeside », PhD diss., University of Cambridge, 1980, p. 64.

12. Écomusée de Saint-Nazaire, *L'espace industriel des chantiers de construction navale en Basse-Loire (Saint-Nazaire, Painbœuf, Méan, Rozé) : des origines à la Deuxième Guerre mondiale*, Saint-Nazaire, 1984, p. 62; Marthe BARBANCE, *Saint-Nazaire : le port, la ville, le travail*, Moulins, Crépin-Le-Blond, 1948, p. 370-376.

13. Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Statistique générale de la France, *Répertoire technologique des noms d'industries et de professions*, Paris, Berger-Levrault, 1909, p. 255.

14. Paul Laurence ROBERTSON, « The management of manpower in British shipbuilding, 1870-1914: a study in the organization of human resources under conditions of changing technology », PhD diss., University of Wisconsin, 1972, p. 4; Maurice SARRAUT, *Le problème de la marine marchande*, Paris, Berger-Levrault, 1901, p. 308-309.

15. Gérard TRIPOTEAU et Alan NORMAND, « Le montage sur cale d'un navire d'avant 1950 », 303, n° 4, 1985, p. 25.

16. William H. WHITE, « The connection between mechanical engineering and modern shipbuilding », *The Engineer*, n° 5, mai 1899, p. 434.

Avec le passage aux coques en métal dans les années 1870, le métier de charpentier de navires fut remplacé par des dizaines de nouveaux métiers, relevant de la métallurgie et de l'ingénierie industrielles. Sur une période de quinze ans, les ports du Havre diminuèrent de 50 % le nombre de charpentiers de navire qu'ils employaient, et la formation de nouveaux charpentiers diminua de façon si importante qu'en 1897 la moitié des charpentiers employés au port de Bordeaux avaient été formés dans d'autres corps de métier du bois¹⁷. Certains charpentiers apprirent à travailler le fer et, prenant ainsi des postes bien payés sur les nouveaux chantiers, allaient dominer le travail à quai¹⁸. Nombre d'entre eux devinrent également traceurs, domaine de prédilection pour les charpentiers de navire du port de Saint-Nazaire. Dessiner les dimensions de chaque courbe et de chaque angle exigeait talent et exactitude : des erreurs de calcul ou de marquage pouvaient causer des retards ou l'endommagement des matériaux¹⁹. Auguste Nerrière, un ouvrier des chantiers navals à la fin du XIX^e siècle, décrivait les charpentiers-traceurs de son port du sud de la France (ils venaient tous de la région de Saint-Nazaire) comme des « ouvriers d'élite » possédant des talents qui les rendaient « plus dessinateurs que charpentiers »²⁰.

La production industrielle de navires après 1880, et plus précisément le travail avec un composant en métal, étaient considérablement différents du travail de préparation et d'assemblage du bois. Alors que tous deux comprenaient « le découpage de la pièce plane suivant les dimensions voulues, le cintrage, et le perçage des trous de rivets », la construction métallique nécessitait l'emploi d'un ensemble d'outils et de techniques différents, exigeant plus de précision, en raison de l'impossibilité de tout ajustement après assemblage. Les composants arrivaient au chantier naval sous une forme assez brute pour être redessinés et préparés par ces derniers. Couper, biseauter, et percer jusqu'à 17 000 plaques et angles pour égaliser le modèle exigeaient beaucoup de talent et de précision car les coques en fer ne pouvaient pas être « revues » après les constructions pour introduire d'éventuelles modifications²¹.

Assembler un navire, élever, et attacher les membrures, n'avait plus rien de commun avec l'assemblage des composants en bois. Des larges équipes

17. Jean DOMÉNICHINO, *Une ville en chantiers : la construction navale à Port-de-Bouc, 1900-1966*, Aix-en-Provence, Édisud, 1989, p. 108-109; C. FERRAND, « L'industrie des constructions navales en France », *Revue politique et parlementaire*, n° 89, 10 déc. 1916, p. 364-365; M. SARRAUT, *Le Problème...*, *op. cit.*, p. 321; ministère du Travail, *Répertoire...*, *op. cit.*, p. 324-325; Jean-Yves CLÉMENT et Patrick PAILLÉ, *Les chantiers navals du littoral vendéen*, La-Roche-sur-Yon, Centre de documentation, 1987, p. 15-16; Jean LEGOY, *Le peuple du Havre et son histoire : du négoce à l'industrie, 1800-1914*, EDIP, Le Havre, 1982, v. 2, p. 296.

18. A. REID, « The division... », *op. cit.*, p. 147.

19. Phanette de BONNAULT-CORNU, « Du charpentier-bois à l'ordinateur : du traçage des navires », *Sociologie du Sud-Est*, n° 31-32, janv.-juin 1982, p. 44; A. REID, « The division... », *op. cit.*, p. 82-84.

20. Pierre NERRIÈRE, *Construction et réparations mécaniques : souvenirs d'Auguste Nerrière, 1892-1904*, Paris, Durand, 1976, p. 48.

21. Ministère du Travail, *Répertoire...*, *op. cit.*, p. 316-317, 324-325; A. ROBB, « Ship-building », *art. cit.*, p. 365-369; L. CALLOU, *Cours de construction du navire*, École d'application du génie maritime, t. I, Paris, Challamel, 1902, p. 500-533, 565. La Tour Eiffel avait en elle 15 000 éléments structuraux en fer.

d'ouvriers ainsi que des grues et des treuils positionnaient de lourdes et encombrantes feuilles de métal. Les ouvriers des chantiers de construction métallique connus sous le nom de riveteurs – de la même profession que ceux qui avaient construit la Tour Eiffel pour l'exposition de Paris en 1889 – entreprenaient le travail d'assemblage. Les riveteurs, équipés de fours portatifs pour chauffer les rivets, évoluaient sur des échafaudages hauts de plusieurs étages, enfonçant chaque rivet dans sa position, martelant sa tête pour qu'il reste en place, et répétant cette opération 250 à 300 fois par jour²². Après l'assemblage, il fallait construire puis installer les moteurs. Ces gigantesques vaisseaux n'utilisaient plus de voiles, les navires étant devenus de «grands compliqués dotés d'immenses machineries à vapeur, hydrauliques, et électriques»²³.

La dernière étape consistant à équiper le navire de toutes sortes d'équipements diverge de la construction en bois. Cette phase faisait appel à de nombreuses professions appelées à fabriquer et à installer les accessoires intérieurs et extérieurs comme les échelles, et les hublots. Pour les paquebots de luxe comme *Le France*, baptisé le «château de l'Atlantique», les charpentiers, les menuisiers, les constructeurs de meubles, les plombiers et les artisans de métal fin construisaient et équipaient les cuisines, les boulangeries, les buanderies, les celliers, et les cabines des passagers. Ils créaient un environnement somptueux, dotés d'équipements aussi somptueux qu'un escalier de trois étages décoré et muni d'une rampe ornée d'un filigrane de bronze, une grande salle de dîner style Louis XIV, des salles de repas privées style Empire, des bains turcs, ou encore une salle de thé marocaine équipée d'une fontaine.

DES CONTINUITÉS DANS LES MÉTHODES DE PRODUCTION

Bien que la modernisation des techniques de production des navires ait entraîné la disparition des techniques de production en bois ainsi que le remplacement du métier de charpentier de navires par des dizaines de nouveaux métiers, la production navale continua de fonctionner selon des méthodes qui prévalaient à l'époque des ateliers. Tâches manuelles, outils mécanisés et procédures standardisées restaient notamment présents, et les chantiers navals français possédaient une main-d'œuvre qualifiée ayant un certain degré d'autonomie, ainsi qu'un ensemble de machines nécessitant une main-d'œuvre talentueuse et expérimentée²⁴.

Le chantier naval et sa main-d'œuvre fonctionnaient comme les ateliers, principalement en raison de la nature de la production. En premier lieu, la production d'un produit unique interdisait toute standardisation et rendait

22. Ministère du Travail, *Répertoire...*, *op. cit.*, p. 316-317; Chambre des Députés, *Disposition du projet de loi relatif à la marine marchande*, séance du 28 octobre 1901, 1992.

23. A. REID, «The division...», *op. cit.*, p. 10.

24. J. DOMÉNICHINO, *Une ville...*, *op. cit.*, p. 109-110; E. LORENZ, «Two patterns...», art. cit., p. 606-609.

impossible l'utilisation d'un grand nombre de travailleurs non qualifiés. Les navires étaient dessinés individuellement avec leurs propres particularités en matière de taille, de puissance, et d'équipements intérieurs, et il n'était pas possible de standardiser le travail, la préparation et l'assemblage. Par conséquent, les chantiers navals devaient employer une main-d'œuvre qualifiée maîtrisant les différents aspects de la production. La grande variété des tâches assignées aux ouvriers contraria la mainmise sur la main-d'œuvre qualifiée. En fait, en 1916, la direction de Penhouët envisagea l'introduction de méthodes scientifiques de production y compris la standardisation des tâches et la division du travail dans les chantiers²⁵. Néanmoins, les ingénieurs qui étudiaient la production à Penhouët trouvèrent que la « *diversité des travaux* à exécuter par le chantier » rendait impossible l'utilisation des techniques de production de masse. Ils conclurent « que les méthodes de travail en série ne pouvaient être *intégralement appliquées* dans toutes ces corporations où des travaux disparates sont entrepris chaque jour »²⁶. Caractérisée par des dessins individuels avec leurs propres particularités, la construction navale française restait, aussi tard que dans les années 1930, « assez [éloignée] des autres grandes usines de la transformation des métaux... où la fabrication en série a restreint le nombre des professionnels »²⁷.

Le caractère cyclique de la production empêchait également l'introduction d'équipements automatiques et d'une main-d'œuvre non qualifiée. Les grandes fluctuations de la demande, liées à un marché restreint et imprévisible rendaient les installations des chantiers navals peu ou sous-utilisées pendant de longs mois. L'irrégularité de la demande « ne [permettait] pas d'arrêter d'employer une main-d'œuvre qualifiée dans le processus de production » en standardisant les tâches pour une main-d'œuvre moins qualifiée²⁸. Par conséquent, les constructeurs choisirent de ne pas investir massivement dans des équipements mécanisés pouvant rester inutilisés durant de longues périodes ; à la place, ils choisirent des « stratégies visant à éviter tout risque » y compris une main-d'œuvre aux talents divers et une technologie reposant sur un mélange d'outils manuels et d'équipements mécanisés²⁹. La construction dépendait du maintien d'un certain niveau de talent à chaque stade, chaque chantier naval devant conserver une main-d'œuvre qualifiée aux talents variés.

Le maintien d'une main-d'œuvre qualifiée constitue le lien le plus clair entre le travail en atelier et la production industrielle. En Grande-Bretagne, les professions navales qualifiées formaient 50% de la main-d'œuvre du secteur au milieu des

25. Ministère de l'Agriculture et du Commerce, Exposition Universelle Internationale de 1878 à Paris, *Rapport sur les machines et les appareils de la mécanique générale*, Paris, 1883, p. 565 ; S. POLLARD et P. ROBERTSON, *The Shipbuilding Industry...*, *op. cit.*, p. 166.

26. L. LAVALÉE, « Résultats obtenus par l'application des nouvelles méthodes de travail dans un chantier de 3 000 ouvriers », *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*, t. 131, 1^{er} sem., mai-juin 1919, p. 444-446. Les italiques sont de cet auteur.

27. Numéro des *Annales techniques de la Marine marchande*, spécialement consacré à la construction navale en France, n° 25/26, 1949, p. 513.

28. E. LORENZ, « Two patterns... », *art. cit.*, p. 606.

29. T. LIU, *The Weaver's...*, *op. cit.*, p. 38.

années 1880, alors que l'emploi d'une main-d'œuvre moins qualifiée ne se fit pas avant les années 1930 dans les chantiers navals français³⁰. Alors que les chantiers navals français s'appuyaient sur un emploi mixte d'ouvriers qualifiés et semi-qualifiés, le niveau d'utilisation précis de chaque catégorie de travailleurs resta difficile à évaluer. Le niveau auquel les machines étaient utilisées a souvent été considéré comme un moyen de mesurer le degré d'utilisation d'une main-d'œuvre qualifiée, les ouvriers semi-qualifiés et non qualifiés travaillant sur des machines automatisées alors que les ouvriers qualifiés utilisaient des outils manuels. Dans le secteur de la production navale au contraire, ceux qui utilisaient des machines possédaient un haut niveau de qualification. Les titres de travail se révèlent des indicateurs du niveau de qualification bien peu fiables, car le niveau de qualification nécessaire n'étant pas en rapport direct avec le travail, ils variaient selon la nature de la tâche à effectuer. Qui plus est, l'industrie changea si rapidement à partir des années 1860 que les titres professionnels ne reflétaient pas le changement qui touchait la profession³¹. Dans les dossiers du recensement de Saint-Nazaire de 1881, les ouvriers enregistrés comme « charpentiers de navires » et « calfateurs » gardaient la terminologie de la construction en bois, peut-être comme moyen d'affirmer leur talent et leur statut, alors que les titres caractéristiques des chantiers industriels – chaudronniers, ajusteurs, ouvriers de la métallurgie, traceurs – n'apparaissaient pas.

Comparer les activités des ouvriers de la métallurgie dans les chantiers navals avec celles d'autres ouvriers travaillant le métal au sein d'autres industries ne permet pas de clarifier la nature des activités des ouvriers et leur niveau de qualification. Pour beaucoup de métiers, la construction navale était synonyme de responsabilités et de processus différents de ceux utilisés dans d'autres industries métallurgiques, qui proposait plus de liberté de jugement et d'autonomie. Un ouvrier métallurgiste employé après la Première Guerre mondiale constatait que même si sa profession portait le nom de « serrurier », « en réalité, c'est pas la serrurerie, mais on est à bord des navires, nous c'est plutôt la confection des portes, la mise en place des hublots, les différents trucs, c'est pas la serrurerie de la ville. On avait des plans, on travaillait en journée normale »³².

30. Keith McCLELLAND, Alastair REID, « Wood, iron and steel: technology, labour and trade union organization in the shipbuilding industry, 1840-1914 », in R. HARRISON, J. ZEITLIN (ed.), *Divisions of Labour*, Urbana, University of Illinois Press, 1985, p. 154, 158-160; P. L. ROBERTSON, « The management of manpower... », *op. cit.*, p. 116-129. Robertson fait remarquer que dans les chantiers navals britanniques, le pourcentage du travail effectué manuellement passa de 24 % en 1873 à 34 % en 1887. En 1892, 58 % des ouvriers de huit chantiers navals britanniques étaient classés en tant qu'ouvriers qualifiés. Voir aussi E. VERGE, *Rapport présenté par la Chambre syndicale des Constructeurs de navires et de machines marines. Situation de l'industrie de la construction navale, 1929-1930*, Paris, Conseil National Économique, p. 20-22; R. DUGAS, enquête du Conseil national économique, 1929-1930, *L'industrie de la construction navale*, Paris, Chambre syndicale des constructeurs de navires, circulaire 11B, 1930.

31. Keith McCLELLAND, « Time to work, time to live, some aspects of work and the re-formation of class in Britain, 1850-1880 », in *The Historical Meanings of Work*, Patrick JOYCE (ed.), Cambridge, Cambridge University Press, 1987, p. 182; M. SARRAUT, *Le Problème...*, *op. cit.*, p. 311; J. DOMÉNICHINO, *Une ville...*, *op. cit.*, p. 109-110; E. VERGE, *Rapport...*, *op. cit.*, p. 95.

32. Patrick MARTINIENQ, *Place de la lune, aspect de l'histoire de La Seyne-sur-Mer*, Toulouse, ERG, 1983, p. 382.

Pour ce travailleur, le travail sur un chantier naval demandait de la flexibilité et l'application de talents manuels et intellectuels, alors que pour travailler en ville il suffisait de suivre un plan.

Un rapport gouvernemental daté de 1893 fournit une évaluation des qualifications adaptées à l'industrie navale. Il en venait à la conclusion que les ouvriers qualifiés comme les ajusteurs et les assembleurs de chaudière avaient besoin d'avoir une « grande expérience du métier et des qualités intellectuelles développées » et n'effectuaient pas leur travail à l'aide de machines³³. En fait, avant les années 1890, les ajusteurs utilisaient burins et limes pour finir les pièces. Le rapport présentait les qualifications et les tâches des ouvriers semi-qualifiés comme étant suffisamment variées pour être classées en deux catégories. Les ouvriers appartenant aux plus qualifiés de ce groupe étaient passés par une longue période de formation, comprenaient les plans, et utilisaient leur propre jugement pour leurs activités quotidiennes. Cette première catégorie comprenait la majorité de la main-d'œuvre des chantiers navals, parmi eux les perceurs, les coupeurs, biseauteurs, et les poinçonneurs dont le travail dépendait de leur capacité à utiliser à la fois des outils manuels et des machines. Les poinçonneurs, par exemple, avaient l'autonomie et la liberté de prendre des décisions et leur métier demandait du talent, de l'expérience, et de la dextérité : un moment d'inattention pouvait ruiner le composant et faire reculer l'assemblage de plusieurs semaines. Auguste Nèrrière se souvint d'un contremaître réprimandant un ouvrier parce qu'il travaillait assis. Ceux qui se tenaient à proximité défendirent à grands bruits l'aptitude de l'ouvrier à travailler dans la position qu'il jugeait être la meilleure, et le contremaître dut se retirer³⁴. La seconde catégorie d'ouvriers semi-qualifiés se référait à ceux qui se servaient des machines pour produire des pièces à l'identique, opération très peu présente dans les chantiers navals français au moins jusqu'en 1900. Même les assistants de ceux qui plaçaient les rivets, ouvriers généralement les plus jeunes et les moins bien payés des chantiers navals, devaient être hautement entraînés et expérimentés. Ce rapport demeure utile précisément parce qu'il établissait de subtiles nuances entre les travaux de métal, nuances dont la nomenclature professionnelle ne se faisait pas l'écho. Une étude des chantiers navals britanniques au XIX^e siècle abonde dans ce sens, indiquant qu'il n'était pas possible « de faire la différence de manière claire entre la main-d'œuvre qualifiée et non qualifiée en ne se basant que sur les connaissances techniques » des ouvriers. Par exemple, les assistants d'âge adulte des ajusteurs et des constructeurs de chaudières n'étaient en rien dénués de qualifications. Ils possédaient des « compétences propres aux tâches » qu'ils devaient effectuer, ce qui était essentiel dans leur travail³⁵. À l'inverse, dans les chantiers navals britanniques

33. Ministère du Commerce, *Salaires et durée du travail dans l'industrie française*, t.1, Paris, Imprimerie Nationale, 1893, p. 408.

34. P. NERRIÈRE, *Constructions..., souvenirs d'Auguste Nèrrière*, op. cit., p. 54.

35. K. MCCLELLAND, A. REID, « Wood... », art. cit., p. 179 ; Edward H. LORENZ, « L'offre de travail et les stratégies d'emploi dans la construction navale en France et en Grande-Bretagne, 1890-1970 », *Le Mouvement social*, n°138, 1987, p. 21-39.

où un équipement pneumatique ou hydraulique était disponible, les ouvriers chargés de placer les rivets agissaient comme opérateurs de machines expérimentés. Ce rapport montre que dans la construction de navires, le degré de qualification propre à chaque métier ne pouvait pas être mesuré par l'emploi des machines ou la connaissance des dessins. Ainsi qu'Yves Lequin l'a soutenu : « tout ce que nous pouvons apprendre sur la vie quotidienne dans les entreprises françaises au XIX^e siècle ne vient que confirmer l'importance du savoir et de la compétence humaine »³⁶.

L'industrialisation de la production navale aurait dû rendre possible le passage des chantiers navals d'ateliers menuiserie à de véritables « cités industrielles »³⁷, avec une hiérarchie forte, des procédures, un pointage, une grande uniformisation des tâches et des lieux de travail. Cependant, il n'en fut rien, les ouvriers ne basculant pas dans ce modèle industriel. En fait, pendant que la production de navires restait toujours organisée autour des activités d'ateliers indépendants agissant isolément, et la production participait du modèle des ateliers. La demi-douzaine d'ateliers et de quais de construction étaient tous chargés de certaines opérations et certaines fonctions, selon des étapes différentes, indépendamment des ateliers autour d'eux. Yves Lequin nous invite à ne pas regarder les premières années de la production industrielle comme constituant une coupure avec les méthodes en usage dans les ateliers, car les usines du XIX^e siècle n'étaient que « l'assemblage des ateliers professionnels des anciennes industries ». La production reposait sur « la coordination de différentes équipes d'ouvriers chacune reproduisant un mode de production [...] déjà présent dans les ateliers ». Au sein des industries de l'acier et du verre, « la proximité [des professions les unes des autres] était nouvelle par rapport à la division traditionnelle des tâches. L'organisation du travail ainsi que la transmission du savoir restaient, elles, largement intouchées »³⁸.

La nature de l'équipement et des machines utilisés sur les chantiers navals illustre encore un peu plus cette continuité avec les méthodes des ateliers. Les machines ne faisaient pas partie d'une stratégie d'ensemble de gestion des ressources dont les objectifs auraient été de contrôler le processus de production, d'intensifier la cadence de travail et de diminuer les besoins en ouvriers qualifiés. En fait, « l'absence de standardisation dans la production navale garantissait une certaine polyvalence des outils mécanisés »³⁹. Par conséquent, les chantiers s'appuyaient sur une technologie double qui ne menaçait en rien le statut des ouvriers métallurgistes qualifiés mais le renforçait. Dans de nombreux ateliers, comme l'atelier de tôlerie, des outils manuels

36. Yves LEQUIN, « Apprenticeship in nineteenth-century France : a continuing tradition or a break with the past? », in Steven KAPLAN, Cynthia KOEPP (ed.), *Work in France*, Ithaca, Cornell University Press, 1986, p. 470.

37. L. LAVALÉE, « Résultats... », art. cit., p. 445.

38. Y. LEQUIN, « Apprenticeship... », art. cit., p. 468.

39. E. LORENZ, « Two patterns... », art. cit., p. 608.

tel le marteau restaient l'équipement principal. Alors que certains ateliers utilisaient des équipements mécanisés comme des perceuses et des presses, ces machines ne remplacèrent jamais la main-d'œuvre qualifiée, mais elles exigeaient la direction des ouvriers qualifiés et talentueux⁴⁰. L'équipement des chantiers navals, les machines d'ajustage en particulier, « n'est ici qu'un outil plus puissant et plus précis que l'outil à main, et non plus un appareil automatique exigeant à peine quelque surveillance »⁴¹.

La production navale resta dépendante d'ouvriers habiles et polyvalents, malgré l'augmentation en nombre et en puissance des machines. Les machines à couper, à plier, et à former gagnèrent ainsi en taille et en puissance entre 1880 et la Première Guerre mondiale, mais les « aptitudes manuelles et l'expertise » de la main-d'œuvre demeurent nécessaires à leur opération⁴². Maurice Sarraut, avocat et journaliste, en visite dans les chantiers navals français et britanniques à la fin du XIX^e siècle, confirma les limites des machines : « [Les machines] multiplient prodigieusement le résultat de leurs efforts ; mais c'est à eux qu'incombe le soin de diriger cet effort, d'en régler l'emploi suivant leurs connaissances techniques ». Il ajouta que les machines dans les industries du fer « ont pour but de mettre une grande force au service d'un ouvrier habile et capable de ce discernement, de ce coup d'œil, que donnent seules une longue habitude et une faculté spéciale. Très nettement c'est la machine qui sert l'ouvrier »⁴³. L'introduction des machines nouvelles se traduisait souvent par moins d'opportunités pour les ouvriers non qualifiés. En fait, les « tâches les plus routinières » telles que transporter, soulever, et installer se révélèrent les plus adéquates à la mécanisation⁴⁴. Au fil des ans, le développement des produits força les compagnies de construction navales à ajouter des équipements de travaux mécanisés. En 1880, les dimensions d'une plaque de taille moyenne étaient de 12 pieds sur 4, ce qui permettait aux ouvriers de bouger le matériel et de conduire certaines opérations manuellement, mais, au cours des vingt années suivantes, les composants doublèrent en taille et leur poids fut multiplié par huit. Ceci amena les constructeurs à rénover et améliorer leurs installations, en ajoutant des machines plus grosses

40. P. Martinenq et J. Doménichino trouvent énormément de variations entre ateliers, certains étant presque artisanaux et d'autres utilisant exclusivement des machines (P. MARTINENQ, *Place...*, *op. cit.*, p. 123, 134); W. WHITE, « The connection... », art. cit., p. 434-435; S. David POLLOCK, *Modern Shipbuilding and the Men Engaged in It*, Londres, Spon, 1884, p. 129-133; J. TURGAN, *Les grandes usines de France. Études industrielles en France et à l'étranger*, Paris, Levy Frères, 1870, t. VII, p. 308-309.

41. Ministère de Travail, *Répertoire...*, *op. cit.*, p. 333.

42. E. LORENZ, « Two patterns... », art. cit., p. 608.

43. M. SARRAUT, *Le Problème...*, *op. cit.*, p. 309; P. L. ROBERTSON, « The management of manpower... », *op. cit.*, p. 18.

44. A. REID, « The Division... », *op. cit.*, p. 115; E. LORENZ, « Two patterns... », art. cit., p. 605-609; R. SAMUEL, « Workshop... », art. cit., p. 19-20; S. D. POLLOCK, *Modern Shipbuilding...*, *op. cit.*, p. 148-149; John R. HUME, « Shipbuilding Machine Tools », in John BUTT et J. T. WARD ed., *Scottish Themes: Essays in Honor of Professor S. G. E. Lythe*, Édimbourg, Scottish Academic Press, 1976, p. 168-169; A. MERRHEIM, *La métallurgie...*, *op. cit.*, p. 459.

et plus puissantes pour manœuvrer les composants. Cependant ces machines ne modifièrent pas la production ni ne remplacèrent des métiers⁴⁵.

Pour beaucoup d'ouvriers, la continuité entre la nature du travail en atelier et celle du travail industriel se manifesta jusque dans les modèles de résidence et d'habitation. À Saint-Nazaire, travailler dans les chantiers navals n'impliquait pas une migration vers la ville avec toutes les difficultés que cela pouvait sous-entendre. Beaucoup d'ouvriers des chantiers navals habitaient à la campagne où ils étaient impliqués dans quelque production agricole. À peu près un tiers des ouvriers des chantiers navals de Saint-Nazaire étaient des *cultivateurs* faisant la navette chaque semaine vers des villages avoisinants appartenant à la Grande-Brière⁴⁶. Les familles en Grande-Brière, vaste terre marécageuse avec quelques terres arables, avaient basé leur survie sur un mélange d'activités agricoles et industrielles comprenant la production de tourbe comme ressource principale. Les hommes étaient célèbres pour leurs talents dans la construction navale, talent essentiel dans une région où le bateau constitue le premier moyen de transport. À la suite d'un fort déclin dans la production de tourbe autour des années 1860, ces familles recherchèrent d'autres sources de revenu leur permettant de préserver leurs communautés plutôt que de migrer. À partir de l'ouverture des chantiers navals en 1881, les Briérons entreprirent de faire une longue navette pour travailler à Saint-Nazaire ou à Nantes. Les patrons de l'industrie navale bénéficièrent donc de la présence d'une main-d'œuvre expérimentée et captive. Ils profitèrent surtout du fait que cette main-d'œuvre avait d'autres sources de revenu pour survenir à ses besoins pendant les fréquentes périodes de chômage technique. Néanmoins cette forme d'embauche présentait des risques. Les employés qui possédaient des terres ne devinrent jamais complètement dépendants des salaires d'usine pour la survie de leurs familles. Par conséquent, ils n'adoptèrent pas le « code de conduite » ou la temporalité propre au travail industriel : ainsi chaque automne, à l'époque des récoltes, les Briérons choisissaient-ils de rester chez eux pour couper et sécher la tourbe. La main-d'œuvre disponible sur les chantiers s'en trouvait d'autant diminuée⁴⁷.

45. De 1902 à 1914, le poids moyen des navires lancés augmenta de plus de 50% et le nombre des navires de plus de 10 000 tonnes doubla annuellement. AN 9AQ11 Compagnie générale transatlantique, Assemblée générale des actionnaires, *Rapport présenté par le Conseil d'administration*, Paris, 1885-1916; AN 9AQ34, Compagnie générale transatlantique, Notes, 1897-1898; J. HUME, art. cit., p. 161-168; P.L. ROBERTSON, «The management of manpower...», *op. cit.*, p. 31.

46. L. A. SCHUSTER, «Workers and Community: The Case of the Peat-Cutters and the Shipbuilding Industry in Saint-Nazaire, 1881-1910», *Journal of Social History*, 27/4, 1994, p. 777-798. Les forges et les chantiers de la Méditerranée à Marseille, de même que les chantiers de la Seyne dans les années 1870, employaient des ouvriers ruraux : ceux-ci devaient se déplacer sur de grandes distances pour rejoindre les chantiers. Voir P. MARTINENQ, *Place...*, *op. cit.*, p. 162, 387.

47. Augustin VINCE, *Briérons... naguère*, Saint-Nazaire, Jean Le Fur, 1981, p. 43-80; M. SARRAUT, *Le problème...*, *op. cit.*, p. 172; ADLA 1M2311, 17 décembre 1893; E. LORENZ, «Two patterns...», art. cit., p. 613-614.

DIVISION ET REGROUPEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL

Les continuités et la stabilité dans le processus de production, incluant l'autonomie exercée par les ouvriers qualifiés et le fait que ces derniers ne pouvaient être remplacés par une main-d'œuvre moins qualifiée, poussèrent les ouvriers qualifiés à ne cultiver aucune antipathie vis-à-vis des ouvriers moins qualifiés. De plus, les ouvriers qualifiés n'avaient pas besoin de se protéger contre une direction trop intrusive. Au sein de cette industrie, les qualifications ne constituèrent une base ni pour un regroupement ouvrier, ni pour des protestations. Dans les chantiers navals de Saint-Nazaire, ce sont d'autres caractéristiques de la production qui donnèrent jour à des associations ouvrières et influencèrent les schémas de mobilisation ouvrière.

La production dans les chantiers navals nourrit les divisions entre les ouvriers, les différents emplacements géographiques étant source de fragmentation. Des contacts réguliers n'étaient possibles qu'entre de toutes petites parties de la main-d'œuvre puisque les installations industrielles s'étendaient sur des dizaines d'hectares. Les deux ou trois mille ouvriers étaient partagés entre ateliers, échafaudages, et hangars d'assemblage, tous trop grands et souvent trop bruyants pour permettre à des amitiés de se forger au-delà de sa petite zone de travail. De plus, la présence de cinquante corps de métier différents jouait contre les regroupements sur le lieu de travail. La plupart des ouvriers métallurgistes ne travaillaient pas souvent à côté d'autres ouvriers de leur corps de métier, mais circulaient entre un grand nombre d'ateliers. Alors que beaucoup d'ateliers utilisaient les mêmes corps de métiers – cisailleurs, poinçonneurs, et ajusteurs – l'emploi variait suivant les étapes de la production. Bouger les ouvriers à travers les chantiers limitait l'affiliation ouvrière par métier. En outre, les ouvriers chargés de certaines des dernières phases de la production d'un navire étaient étrangers aux chantiers, soit comme fabricants d'accessoires dans leurs ateliers, soit comme travailleurs dans les chantiers pour des périodes courtes. La diversité des travaux entrepris au sein de chaque atelier gênait la création d'associations ouvrières. En janvier 1911 par exemple, un atelier de Penhouët envoya certains ouvriers sur les rebords des couchettes du *France* à installer des cloisons étanches en métal ainsi que des plafonds de pont, alors que d'autres ouvriers du même atelier travaillaient dans l'atelier sur les cloisons de la coque du *Rochambeau*⁴⁸. Ce schéma procurait peu d'opportunités pour des ouvriers de se réunir entre eux.

Le chômage technique était source de fragmentation pour la masse ouvrière. Les chantiers navals nationaux n'avaient que très rarement assez de travail pour fonctionner à pleine capacité, en raison d'un marché capricieux et

48. Jean-Pierre FLEURY défend l'idée que les chantiers de Saint-Nazaire employaient 73 métiers différents : « Conditions de vie et de travail des ouvriers briérons », *Cahiers de l'Observation du changement social*, n°4, 1982/1984, p. 291 ; L. LAVALÉE, « Résultats... », art. cit., p. 445-446 ; ministère du Travail, *Répertoire...*, op. cit., p. 317, 324-326 ; AN 9AQ36, 10 juill. 1912 ; AN 9AQ36, 11 janv. 1911 ; L. CALLOU, *Technologie navale, physique et chimie industrielles, matières premières*, Paris, Challamel, 1904, p. 610, 735-754.

de programmes de financement incohérents. Du coup, les ouvriers s'habituaient à de fréquentes périodes de chômage prolongé. Quelques exemples illustrent bien les variations du niveau d'emploi : à Penhouët, la construction du *France* remonta l'emploi de 650 ouvriers en juillet 1911 à approximativement 1 100 de septembre en décembre. Au lancement du bateau en janvier 1912, les chantiers ne conservèrent que 250 ouvriers. Au début du xx^e siècle, les Chantiers et les Ateliers de Provence, qui pouvaient employer jusqu'à 900 ouvriers, avaient pour habitude de licencier puis de réembaucher un tiers de leur main-d'œuvre chaque année. Ce chômage persistant détruisait constamment les liens qui pouvaient se créer entre les ouvriers des chantiers navals. Les liens nés du travail disparaissaient durant les périodes d'inactivité, puisque beaucoup d'employés demeuraient au chômage et devaient ainsi rechercher du travail dans des chantiers navals d'autres régions⁴⁹.

Une autre forme de chômage accentuait le problème, celui lié au passage d'une étape de la production à une autre. En effet, l'industrie navale ne se caractérisait pas par un chômage constant ou en séquences, la production étant divisée en plusieurs étapes au cours desquelles la fabrication et conception des composants étaient un « processus de travail autonome dont l'avancée ne [dépendait] pas de l'évolution de l'ensemble »⁵⁰. Par conséquent, le nombre d'ouvriers ainsi que les termes de leurs emplois dépendaient directement de la conduite spécifique des opérations à chaque étape de la production et, même en cours de production, les chantiers étaient marqués par une formule tournante d'embauches et de licenciements. Non seulement les ouvriers occupaient les installations en rotation, mais les contrats de travail étaient souvent limités à quelques mois ou à une succession irrégulière de semaines. Par conséquent, les groupes de travail n'étaient donc jamais les mêmes au sein des mêmes ateliers, et les rotations de l'effectif continuaient à s'opérer régulièrement. Une fois les travaux de marquage et de mise en place initiale achevés, des charpentiers de navires étaient licenciés pour être par la suite embauchés de nouveau pour le lancement du produit fini. Les ajusteurs s'exposaient aux licenciements une fois terminés l'ajustage des parties métalliques et la partie construction du travail, tels ces 350 ouvriers à Saint-Nazaire en 1896. En 1899, les passages d'étape en étape de travail à Penhouët dans la production se traduisaient par l'embauche d'ouvriers capables de travailler les feuilles de métal et par le licenciement des menuisiers, des riveteurs, des peintres, et des chaudronniers. Le dessin des vaisseaux influençait aussi les opportunités d'emploi : la construction de voiles ne « [fournissait] du travail que pour les riveteurs et leurs auxiliaires », pendant que les rangs des ouvriers chargés de la finition des navires ainsi que les ouvriers du

49. Christiane MAUBANT, Frank DUBOC, *Navalis, Cinq siècles de construction navale au Havre*, Le Havre, Musée des Beaux-Arts, 1988, p. 301 ; J. DOMÉNICHINO, *Une ville...*, op. cit., p. 100-101 ; ADLA 1M2291, 18 mai 1901.

50. J. DOMÉNICHINO, *Une ville...*, op. cit., p. 109-110.

bois se développait d'une manière importante avec des paquebots⁵¹. Les besoins ouvriers changeants fragmentaient la main-d'œuvre et empêchaient le développement d'affiliations parmi des ateliers et dans les chantiers.

Les systèmes de rémunération dans les chantiers navals, hérités de l'époque préindustrielle, contrarièrent le développement d'associations ouvrières. Dans la mesure où les processus de travail exigeaient une certaine flexibilité, et où les ouvriers possédaient une certaine autonomie professionnelle, la direction recourait à une variété de systèmes d'attribution des salaires afin d'«astreindre les ouvriers à un travail régulier et assidu»⁵². Les salaires de la plupart des ouvriers étaient un mélange de rémunérations à la pièce, de rémunérations en tant que sous-traitants, de bonus de production, et de primes fixes, d'arrangements, ce qui signifiait que les ouvriers étaient inclus dans des systèmes de rémunération différents et parfois même opposés. Le travail à la pièce améliorait la production autant qu'il limitait l'indépendance des ouvriers. La sous-traitance était fort courante dans les secteurs du chantier, où la surveillance était impossible, comme sur l'échafaudage ou au fond de la cale, et était limitée à un groupe privilégié d'ouvriers, le plus souvent des riveteurs⁵³.

Les bonus offerts à certains corps de métiers et pas à d'autres réduisaient également les risques de regroupement des ouvriers. La direction offrit le *prix-fait*, c'est-à-dire une portion de la prime gagnée par la compagnie pour finir un projet en avance. À partir des années 1880, la direction proposa également des bonus d'économie, les *primes de vitesse*, permettant de faire des économies sur les ouvriers et sur les coûts de construction : ainsi, en 1893, la Transat alloua-t-elle 18 000 F à cette prime, qui fut partagée parmi la main-d'œuvre en échange du respect des délais sur la production de six navires ; en 1899, cette compagnie promit un bonus de 10 500 F pour tous les ouvriers de Penhouët, avec un bonus de 6 000 F aux travailleurs «les plus méritants» à l'atelier des machines s'ils lançaient *Le Lorraine* en septembre de l'année suivante⁵⁴. Accorder des primes aux ouvriers les plus méritants – supposés être les plus efficaces – accélérerait la production et nourrissait une tension entre ouvriers. De plus, associer les bonus avec la productivité et le comportement vers la fin d'un projet était une stratégie pour réduire les ralentissements, fréquents quand les ouvriers tentaient de retarder d'inévitables licenciements. La direction espérait ainsi

51. *Le Populaire*, 20 janv. 1901.

52. P. MARTINENQ, *Place...*, op. cit., p. 151.

53. Great Britain Board of Trade, *Cost of living in French Towns, Report of Enquiry*, Londres, Darling and Sons, 1909, p. 78, 145, 208 ; ministère du Commerce, Conseil supérieur du travail, *Note de l'office du Travail sur le marchandage*, Paris, Imprimerie Nationale, 1899 ; AN 9AQ 369-378, Procès-verbaux des délibérations du Conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique, 1867-1914 ; Bernard MOTTEZ, *Systèmes de salaires et politiques patronales. Essai sur l'évolution des pratiques et des idéologies patronales*, Paris, CNRS, 1966, p. 12 ; M. LABEUF, «Note sur le travail à la tâche dans les travaux de construction navale», *Bulletin de l'Association technique maritime*, 18, 1907, p. 115-127 ; AN 9AQ 369-378 «Procès-verbaux des délibérations du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique, 1867-1914», P. MARTINENQ, *Place...*, op. cit., p. 101, 151-154.

54. AN 9AQ 373 (140mi5), 28 mars 1893 ; 9AQ 392 (140mi26), 8 août 1904.

limiter les grèves qui se multipliaient en fin de projets, quand les ouvriers avaient le plus de pouvoir⁵⁵.

La production navale posait de nombreux obstacles au développement d'associations ouvrières, que les ouvriers soient qualifiés ou non. En recherchant les origines des organisations ouvrières et des mouvements de protestation ouvriers, les historiens ont souvent remarqué le rôle et les ressources déployées par les corps de métier les plus qualifiés qui, en raison de leur position avantageuse sur le lieu de travail, pouvaient mobiliser d'autres ouvriers, généralement moins qualifiés. Néanmoins, à partir des années 1880, les charpentiers de navire qualifiés ne possédaient plus le contrôle d'associations, ni même l'autorité nécessaire comparable à celle de leurs prédécesseurs des chantiers navals à bois, ce en raison de leur rôle périphérique dans la préparation et l'assemblage, puisque leur participation à la production ne s'élevait plus qu'à 10 % du total. Ils se retrouvaient désormais à l'écart des centres d'activité et de pouvoir ainsi que du gros de la main-d'œuvre ouvrière. Par conséquent, ils ne pouvaient pas mettre en avant leurs talents professionnels et leur connaissance de processus complet de construction des navires. Ils ne pouvaient en fait plus prétendre à un quelconque ascendant sur un mouvement ouvrier potentiel, car ils ne disposaient pas des contacts avec les différentes professions représentées.

LE RÔLE DÉCISIF DES RIVETEURS

En revanche, la structure des mécanismes de production donna à une profession les ressources et le statut nécessaires pour développer des associations ouvrières et former leurs objectifs à travers un segment de la main-d'œuvre : il s'agissait des riveteurs, capables d'agir collectivement et d'exercer une certaine autorité sur divers groupes d'ouvriers. Leur expertise technique, leur position critique, et les multiples ressources dont ils disposaient les placèrent dans une position de prééminence et d'influence dans les chantiers navals. Ces atouts – comparables à ceux des mineurs et des chargeurs de la Compagnie du gaz de Paris – « les plaçaient dans la position d'artisans lors de leurs confrontations avec la direction » ainsi que leurs relations avec les autres ouvriers⁵⁶.

La position particulière des riveteurs ne venait pas de leur niveau de qualification, car il s'agissait d'ouvriers possédant une « qualification qu'il n'est pas

55. AN 9AQ 375 (140mi7), procès-verbaux, Conseil d'administration des 22 juin et 17 août 1898, 14 juin 1899, 7 févr. et 17 oct. 1900; 9AQ 373 (140mi5), procès-verbaux, Conseil d'administration, 28 mars 1893; 9AQ 377 (140mi9), 6 janv. 1909, 22 juin 1910; Board of Trade, *Cost...*, *op. cit.*, p. 56; P. MARTINENQ, *Place...*, *op. cit.*, p. 132-134, 151-154, 384-386.

56. P. de BONNAULT-CORNU, « Du charpentier-bois... », art. cit., p. 41-44; A. Reid, « The division... », *op. cit.*, p. 18; S. POLLARD, P. ROBERTSON, *The Shipbuilding Industry...*, *op. cit.*, p. 152-153; S. D. POLLOCK, *Modern Shipbuilding*, *op. cit.*, p. 75-90; P. L. ROBERTSON, « The management of manpower... », *op. cit.*, p. 129; L. BERLANSTEIN, *Big Business and Industrial Conflict in 19th Century France*, Berkeley, University of California Press, 1991, p. 270.

insultant de caractériser de très moyenne». Mais leur «place essentielle»⁵⁷ au sein de la production, que l'historien Lenard Berlanstein définit, par analogie avec la situation des chargeurs parisiens, comme relevant d'un véritable «contrôle sur le marché», explique leur stature et leur influence⁵⁸. La majeure partie des travaux de réparation et de construction reposait sur le travail de riveteurs, et en particulier les dernières étapes de construction, qui nécessitaient leur participation active. Les chantiers navals avaient toujours besoin des riveteurs afin d'attacher et d'assembler les composants, et les riveteurs pouvaient trouver du travail dans la plupart des ateliers métallurgiques, ce qui représentait une protection non négligeable contre le chômage. La majeure partie des travaux de réparation et de construction reposait sur le travail de riveteurs, qui souffraient moins que les autres ouvriers des cycles de chômage décrits précédemment. De plus, le monopole qu'exerçaient les riveteurs sur leur métier restait incontesté. Le passage des matériaux en fer aux matériaux en acier avait initialement réduit le rivetage de 25 %, mais l'augmentation de la taille des navires et des quantités à produire à partir des années 1880 augmenta à nouveau la masse de travail. De plus, dans les chantiers navals français de la Belle époque, la majeure partie du travail de rivetage était effectuée sans l'aide de machines, alors que le rivetage mécanisé pratiqué dans les chantiers navals britanniques aurait pu permettre d'employer 20 % de riveteurs en moins, dès les années 1890. Mais comme le rivetage mécanisé ne se prêtait pas à l'assemblage des ponts et de l'ossature des navires pratiqués sur nacelles, celui-ci «ne comptait que pour 5 % de l'ensemble du rivetage»⁵⁹.

Les dangers liés au travail de rivetage augmentèrent un peu le contrôle sur le marché exercé par les riveteurs. Ces derniers étaient considérés comme «costauds [et] hardis», travaillant à partir d'échafaudages peu stables, pétris de talent, forts et endurants⁶⁰. En effet, ils devaient faire face à des conditions météorologiques très peu clémentes, au risque incessant de voir des outils ou des composants leur tomber dessus depuis les parties supérieures des échafaudages, dangers auxquels s'ajoutaient ceux inhérents au travail en hauteur à partir de structures instables⁶¹. Tout ceci leur valait une haute estime, à telle enseigne qu'un ancien ouvrier des chantiers navals décrit le rivetage comme un travail connu pour «la fatigue extrême et les risques d'accidents fréquents. L'acrobate. Le corps mutilé, la peur d'une fracture. En même temps travailler à bord s'[était] une preuve de jeunesse, une façon de lutter, de retarder l'âge»⁶². Similairement, du côté britannique le rivetage était décrit comme

57. J. DOMÉNICHINO, *Une ville...*, *op. cit.*, p. 85.

58. L. BERLANSTEIN, *Big Business...*, *op. cit.*, p. 275-284.

59. A. REID, «The division...», *op. cit.*, p. 133-134; K. MCCLELLAND et A. REID, «Wood...», art. cit., p. 171-172.

60. P. MARTINENQ, *Place...*, *op. cit.*, p. 381.

61. Office du Travail, *Statistiques des grèves*, Paris, Imprimerie Nationale, 1890-1914; ADLA 1M2287, «État des Accidents, 1890-1894»; A. REID, «The division...», *op. cit.*, p. 442.

62. P. MARTINENQ, *Place...*, *op. cit.*, p. 382. P. Robertson remarque que les techniques de pose de rivets dans les chantiers navals britanniques étaient trop fatigantes pour les ouvriers âgés.

étant « un métier difficile à apprendre, dur et exténuant à pratiquer, épuisant un homme dans sa jeunesse car personne ne vit jamais un vieux riveteur »⁶³.

En outre, les riveteurs, peu surveillés, étaient enviés pour leur autonomie sur le lieu de travail. Les riveteurs passaient leur journée de travail seuls sur les échafaudages entourant le navire chauffant, martelant les rivets où ils devaient être placés, et s'assurant de l'étanchéité des connexions⁶⁴. Le riveteur se trouvait à la tête d'une « équipe pratiquement autonome », ce qui « lui [permettait] d'organiser sa production et d'exprimer son savoir » sans interférences de la direction⁶⁵. En plus de cette liberté, l'historien Doménichino suggère que les riveteurs auraient bénéficié de la « représentation mythique » des chantiers navals, qui identifiait le travail réalisé sur le navire, plutôt que dans les ateliers, comme étant le « cœur de sa construction »⁶⁶. Par conséquent, ces ouvriers qui passaient leur temps à escaler des échafaudages et des navires étaient reconnus, même honorés, comme étant la représentation vivante de l'essence du travail de construction navale.

D'autres facteurs distinguaient les riveteurs, et en premier lieu les conditions de travail qui leur donnaient la possibilité de développer des associations durables basées sur les chantiers. Les riveteurs travaillaient dans un système de sous-traitance qui récompensait les activités des groupes d'ouvriers et promouvait le travail d'équipe. En second lieu, les riveteurs semblent avoir été le corps de métier travaillant en équipe stable, composée des membres de la famille ou de partenaires de travail de long terme. Ces solides liens permettaient certainement de résister aux changements entraînés par les vagues de chômage, et aidaient à la création d'attaches durables. En outre, les riveteurs et leurs assistants formaient le seul corps de métier des chantiers navals étant en contact régulier avec les autres ouvriers. Travailler à la fois dans les ateliers et sur les quais familiarisait les riveteurs avec chacun des nouveaux projets, donnait la possibilité de se déplacer à travers les chantiers, et permettait de communiquer avec une grande partie du reste de la main-d'œuvre. Roger Cornu, qui étudia les chantiers navals de Port-de-Bouc à côté de Marseille, conclut que la mobilité des riveteurs les rendait très visibles, leur permettait d'agir en tant qu'intermédiaires entre les différents corps de métier, et les plaçait dans une position à partir de laquelle ils pouvaient prendre la tête du mouvement ouvrier⁶⁷.

À l'encontre de l'idée que les moins qualifiés des ouvriers étaient impuissants et dociles, les éléments les moins qualifiés des équipes de rivetage, communément connus sous le nom de *mousses*, partageaient la position et le statut des riveteurs. Ces jeunes garçons de 13 à 17 ans chauffaient les rivets sur des fours situés

63. K. McCLELLAND, « Time to work... », art. cit., p. 184.

64. A. ROBB, « Ship-building », art. cit., p. 365-369; P. MARTINENQ, *Place...*, op. cit., p. 382.

65. J. DOMÉNICHINO, *Une ville...*, op. cit., p. 85.

66. *Ibid.*, p. 110-111.

67. M. LABEUF, « Note sur le travail à la tâche... », art. cit.; Charles-Henri GIGOT, « Du marchandage », thèse pour le doctorat, Université de Paris, 1903, p. 60-65; B. MOTTEZ, art. cit., p. 20; *L'Écho*, 12 nov. 1896, 27 mai 1897; Roger CORNU, « L'espace du syndicalisme à Port-de-Bouc », *Le monde alpin et rhodanien*, 1984, n° 3-4, p. 89; J. DOMÉNICHINO, *Une ville...*, op. cit., p. 85.

à l'extérieur, et les apportaient aux riveteurs pour qu'ils les mettent en place. L'importance stratégique de ce groupe de jeunes ouvriers venait de l'étendue de leurs contacts, de leur importance dans le processus de production, et de la très grande rigueur de leur travail⁶⁸. Les mousses accomplissaient les tâches ardues et « spécial[es] », qui « [réclamaient] une grande vivacité de mouvements, [et] un déplacement presque incessant »⁶⁹. Malgré leur position tout en bas de l'échelle des métiers de la construction navale avec des salaires en proportion, les chauffeurs de rivets étaient très importants dans le processus de production, puisque « les riveteurs et les frappeurs ne [pouvaient] travailler sans le secours de mousses et des manœuvres »⁷⁰. De plus, la difficulté du travail, ainsi que la faible rémunération protégeaient les équipes de riveteurs d'éventuels remplacements ou licenciements. Ils touchaient de très bas salaires et effectuaient un travail qui était « plus utilement accompli par des adolescents que par des hommes faits »⁷¹. Les chauffeurs de rivets, ainsi que d'autres ouvriers non qualifiés appartenant à l'équipe, gagnèrent une réputation de « cheville ouvrière de ces chantiers »⁷². En raison de leur âge et de leur talent, ils occupaient une position démesurément puissante.

La construction navale ne donnait pas la possibilité aux travailleurs de s'associer par métiers. La dispersion des corps de métier sur les chantiers, le chômage, comme les systèmes de rémunération créaient des obstacles insurmontables à un regroupement ouvrier. Les spécialistes de la question l'ont déjà montré dans le cas des mineurs et des dockers français à différents moments de la croissance industrielle : « les inégalités des mouvements de croissance capitalistes créent des conditions privilégiées » pour certains travailleurs⁷³. À cause d'une variété de conditions de travail avantageuses, les riveteurs et leurs équipes émergèrent en tant que corps de métier le plus respecté et le plus en vue dans les chantiers. Par conséquent, ce groupe de travailleurs ne possédant pas de hautes qualifications, réussit « à imposer aux autres ouvriers, et au patronat, la reconnaissance de son métier se traduisant par une classification des plus avantageuses »⁷⁴.

PRODUCTION ET ACTIVITÉ OUVRIÈRE

Au sein de cette industrie, le regroupement ouvrier et l'activité ouvrière ne peuvent s'expliquer en référence aux seules qualifications de chacun. Ici, les ouvriers semi-qualifiés, non qualifiés, et les jeunes ouvriers des équipes de rivetage, profitant d'alliances conclues dans les ateliers et d'une certaine autonomie, appurent au premier rang de l'activité gréviste. Néanmoins, ils n'agissaient pas

68. ADLA 1M2315, janvier 1900 ; ADLA 1M2314, 7 mars 1899 ; R. CORNU, « L'espace... », art. cit., p. 89.

69. *Le Réveil Social*, 28 janv. 1900.

70. *Le Progrès de Nantes*, 2 juill. 1898.

71. *Le Réveil Social*, 28 janv. 1900.

72. *Le Progrès de Nantes*, 2 juill. 1898.

73. W. SEWELL, « Uneven development... », art. cit., p. 154.

74. J. DOMÉNICHINO, *Une ville...*, op. cit., p. 85.

à l'unisson durant les grèves, puisque les ouvriers des chantiers navals ne s'étaient pas regroupés au sein des mêmes organisations, et n'avaient pas les mêmes revendications. Il était ainsi fort rare que les demandes des riveteurs et des autres ouvriers des quartiers de Saint-Nazaire correspondent aux demandes des ouvriers de la Brière rurale. En fait, la différence des besoins, des capacités, et des ressources de chaque communauté produisait des mouvements de grève séparés plutôt que coordonnés. Les riveteurs se mettaient en grève pour défendre les jeunes ouvriers – et donc pour leurs propres familles – dans un système d'avancement social et de sécurité de l'emploi en échelle. De leur côté, les ouvriers Briérons se mettaient en grève pour réduire le temps à passer loin de leur communauté et loin du travail agricole.

Les quinze grèves de 1882 à 1907, menées par les riveteurs et des ouvriers citadins, suivirent le même schéma. Les riveteurs et leurs assistants initièrent sept des grèves, souvent au moment où un projet touchait à sa fin. À cause de leurs ressources et leurs affiliations, ils étaient capables de précipiter et de soutenir des grèves qui touchaient l'industrie entière parmi leurs collègues urbains. Les riveteurs arrêtaient le travail pour s'assurer un niveau garanti et suffisant de subsistance, mais aussi pour des questions salariales et de calendriers de promotion concernant la génération suivante; ils se concentraient principalement sur la situation des travailleurs les plus jeunes et les moins protégés des travailleurs: les «mousses». Souvent fils ou membres de la famille des riveteurs, ces mousses occupaient des places considérées comme des plateformes pour un avancement prochain, sinon comme des périodes d'apprentissage⁷⁵. Les riveteurs utilisaient leurs contacts stratégiques avec les ouvriers d'autres chantiers navals pour soutenir et parfois étendre les grèves entamées par les mousses. Les ouvriers des chantiers navals savaient qu'en s'affiliant avec l'équipe des riveteurs, capables d'arrêter la production, leur position dans la négociation s'en trouverait considérablement renforcée. Par conséquent, ces actions étaient très importantes venant des ouvriers sans soutien et sans ressources, parce que les grèves promettaient un soutien élargi dans la communauté à beaucoup d'ouvriers et à leurs familles.

La recherche d'un revenu sécurisé pour la famille amena les riveteurs à organiser des mouvements de grève unifiés en 1889. Le 30 août, approximativement 500 riveteurs firent grève sur les chantiers navals de la Loire. Les ouvriers cherchaient à mettre fin au droit des contremaîtres à décider sur les salaires, et demandaient aussi que les bonus soient attribués plus souvent que tous les deux ou trois mois. Avec des objectifs de grève soutenus par la majeure partie des ouvriers, et avec l'aide des réseaux de contacts noués par les riveteurs, la grève

75. AN F¹² 4685, 1^{er} juillet 1898; *Le Courrier de Saint-Nazaire*, 2 juillet 1898. Phanette de Bonnault-Cornu affirme que le terme *mousse* indique un apprenti quand Roger Noulon affirme le contraire (P. de BONNAULT-CORNU, «Langage de travail et culture ouvrière», *Le monde alpin et rhodanien*, 1984, n°3-4, p. 80; Roger NOULON, «La construction navale à Saint-Nazaire», *Bibliothèque du travail*, n°424, 20 fév. 1959, p. 24).

s'étendit rapidement, jusqu'à inclure la totalité des 2 000 ouvriers des chantiers navals de la Loire, auxquels vinrent s'ajouter 300 ouvriers de Penhouët. Quand Andrade, le directeur des chantiers de Penhouët, refusa de négocier les demandes des ouvriers, les grévistes augmentèrent la pression en bloquant tout accès au port. Même si les grévistes de Penhouët ne parvinrent pas à l'interruption totale du travail, ils soutinrent l'action pendant presque trois semaines, allant jusqu'à pousser les responsables locaux à mobiliser quatre brigades de police pour maintenir l'ordre. Malgré la faiblesse des gains obtenus, la grève révéla que des ouvriers n'appartenant pas aux corps de métier les plus qualifiés pouvaient unir une main-d'œuvre divisée de multiples façons, et la diriger durant une longue action contre la direction⁷⁶.

Neuf ans plus tard, en juin 1898, les riveteurs et leurs équipes menèrent une autre grève. Les mousses réclamaient une augmentation de salaire de cinq centimes par heure pour parvenir à un système de rémunération équilibré pour tous les ouvriers non qualifiés, c'est-à-dire d'«équitables catégories de salaire fondées sur l'âge et le temps de service»⁷⁷. Un journal local, rapportant que 118 mousses âgés de 13 à 16 ans avaient commencé une grève et avaient envahi les rues en protestant et en chantant, rejeta le bien-fondé de ces actions en demandant : «Qui ne chante à cet âge?»⁷⁸. Cependant, en reconnaissant qu'«il n'y [avait] rien de plus contagieux qu'une grève», surtout quand les chantiers navals devaient s'acquitter d'une commande de sept navires, le directeur des chantiers de la Loire agit promptement⁷⁹. Il accorda des augmentations aux vingt mousses les plus vieux ainsi qu'à quelques-uns des teneurs de rivets. Les mousses rejetèrent ces concessions et, en l'espace de quatre jours, presque 470 ouvriers des chantiers de la Loire, jeunes et adultes, qualifiés ou non, s'étaient engagés dans le conflit. La mobilisation autour d'une hausse des salaires et une amélioration des conditions de travail pour les plus jeunes et les moins qualifiés, questions centrales pour les familles ouvrières, unit des travailleurs normalement divisés suivant leurs corps de métier, et explique le fait que deux tiers des grévistes provenaient des rangs des travailleurs les plus âgés et les plus qualifiés. Ces derniers soutenaient les demandes de leurs assistants, leurs propres enfants ou bien des relations, pour une hausse de salaire. Les riveteurs appuyaient la demande des teneurs de rivets de voir l'instauration du salaire harmonisé, soit un salaire de 38 centimes pour remplacer une gamme de salaires s'étalant de vingt à trente centimes. En outre, ils refusèrent les hausses de salaire accordées à certains ouvriers ou à certains corps de métier, tout en insistant sur le fait que toute hausse de salaire accordée devrait s'appliquer aux ouvriers embauchés dans l'avenir. Malgré la

76. ADLA 1M2309, 30-31 août 1889, 15-16 et 27 septembre 1889; *Phare de la Loire*, 2-5, 7-11, 13-14, 16, 18 septembre 1889; *L'Avenir*, 1^{er}, 6, septembre 1889.

77. *Le Progrès de Nantes*, 2 juill. 1898.

78. *Le Progrès de Nantes*, 1^{er} juill. 1898.

79. *La Démocratie de l'Ouest*, 3 juill. 1898.

coalition ouvrière, la direction déclara la société seule juge du niveau des salaires, et n'accorda d'augmentations qu'aux « meilleurs ouvriers »⁸⁰. Quoique les ouvriers des chantiers navals résidant en ville ne fussent toujours pas parvenus à améliorer la condition de leurs collègues moins qualifiés, ils avaient tenu sur le principe d'un système de rémunération harmonisé et présenté leurs revendications au nom de l'ensemble de la main-d'œuvre⁸¹.

La demande d'un système de rémunération harmonisé pour les ouvriers non qualifiés fut à l'origine d'une grève des mousses de Penhouët en mars 1899, largement inspirée des grèves précédentes dans sa conduite comme dans la nature des revendications. La réaction initiale de la presse fut de rejeter à nouveau ce mouvement de grève en caricaturant les 55 mousses qui menaient la grève comme étant des « écoliers en vacances »⁸². Comme par le passé, la suite de la grève prouva aux détracteurs qu'ils avaient sous-estimé les jeunes travailleurs. Les demandes des grévistes demeuraient l'instauration d'un système de rémunération harmonisé, et une hausse de salaires pour les ouvriers non qualifiés et qualifiés. Les mousses entreprirent de se mettre en grève au moment où les chantiers étaient en pleine activité, avec le risque de retards importants et le danger de lourdes pénalités financières pour la compagnie. À son second jour, la grève s'était étendue à 370 ouvriers de Penhouët et à 50 ouvriers des chantiers de la Loire, de diverses professions, de niveaux de qualification et de classes d'âge variés. Cette grève, comme celles qui l'avaient précédée, fut interprétée par la direction comme une attaque contre son pouvoir de fixer les salaires. La direction rejeta donc le concept d'un système de rémunération harmonisé, et se limita à accorder des hausses de salaire aux mousses les plus âgés⁸³.

En août de la même année, les ouvriers semi-qualifiés et non qualifiés de Penhouët demandèrent de nouveau la mise en place d'un salaire unique. Au moment même où il était demandé aux ouvriers d'accélérer le rythme pour finir deux vaisseaux à temps pour les cérémonies de lancement, 140 chauffeurs de rivets et 160 ouvriers non qualifiés se mirent en grève. Comme dans le cas des grèves précédentes, la pression des contrats à honorer rendait la direction vulnérable, alors même que la tradition de « solidarité entre les

80. AN F124685, Le juge de Paix, 17 juillet 1898; Revendications, juillet 1898, Sous-Préfect., 7 juillet 1898, 2, 4, 9, 18 juillet 1898; ADLA 1M2311, 30 juin 1898; ADLA 1M2313, 2, 4, 7 juillet 1898, 1^{er} août 1898; «Saint-Nazaire, Chantiers de la Loire», 30 juillet 1898; *Phare de la Loire*, 1^{er}, 4 juillet 1898.

81. *Bulletin de l'Office du Travail*, 1898, p. 678; *Statistique des grèves*, 1898, p. 229-30; AN F12 4685, 1^{er}, 5, 7, 9 juill. 1898; AN BB¹⁸ 2082, 2 juill. 1898; AN BB¹⁸ 1170, 15 juill. 1898; ADLA 1M2313, 1^{er}, 9, 12-13 juill. 1898; *Phare de la Loire*, 7-10, 12, 18 juill. 1898; *Le Progrès de Nantes*, 2, 5, 7, 9-10, 12, 18 juill. 1898; *La Démocratie de l'Ouest*, 6, 8, 13 juill. 1898; *Le Courrier de Saint-Nazaire*, 2-16 juill. 1898; *L'Avenir*, 3 juill. 1898.

82. *Le Courrier de Saint-Nazaire*, 11 mars 1899.

83. *Statistiques des grèves*, 1899, p. 324; *Bulletin de l'Office du Travail*, avr. 1899, p. 334-335; AN BB¹⁸ 2118 (601A99), 8, 14 mars 1899, Le Procureur général, 14 mars 1899; ADLA 1M2314, 7, 10 mars 1899, Métallurgie Grève, 1899; *Progrès de Nantes*, 8-9, 12 mars 1899; *L'Avenir*, 12 mars 1899.

ouvriers» garantissait aux grévistes un large soutien. Les ouvriers demandaient à nouveau l'instauration d'un système de rémunération harmonisé et la création d'un salaire minimum pour les ouvriers non qualifiés. La direction tenta de casser la grève en proposant des hausses de salaire à certains ouvriers, mais cela ne fit qu'étendre le mouvement, et bientôt 1 150 des 2 000 ouvriers que comptait le port avaient rejoint la grève. Ces nouvelles recrues comptaient parmi les ouvriers qualifiés et non qualifiés des ateliers d'ajustage, de charpenterie, des ateliers d'assemblage des chaudières et des ateliers de plomberie, mais aussi les charpentiers de navires de la Brière. La compagnie contra la grève en relevant les salaires de deux centimes pour les jeunes ouvriers, tout en se réservant le droit d'embaucher des ouvriers aux anciens salaires⁸⁴. Les ouvriers n'arrivaient pas à obtenir des concessions significatives, mais cette grève avait aussi témoigné d'un haut degré d'unité interprofessionnelle.

L'exemple des grèves dans l'industrie navale à Saint-Nazaire montre qu'il est abusif de classer le comportement entre les ouvriers qualifiés et les ouvriers non qualifiés, cela ne fait qu'établir une fausse dichotomie. Au contraire, le processus de production, le degré de mécanisation, la composition de la main-d'œuvre, les cycles d'embauche et de rotation des personnels, la géographie des lieux, ainsi que la localisation de chaque corps de métiers au sein des installations sont autant de paramètres à prendre en compte pour expliquer la segmentation, les phénomènes de regroupement, et les mouvements de protestation ouvriers.

À la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, l'organisation du travail et les modes de production industriels subirent donc d'importants changements. Le développement de concentrations industrielles, une rapide baisse générale du niveau de qualification de la main-d'œuvre, le recours à une main-d'œuvre semi-qualifiée ou non qualifiée, l'arrivée de systèmes mécaniques automatisés – ne demandant plus que la présence d'un ouvrier pour les surveiller et non plus pour les guider avec talent – ainsi que l'apparition de nouvelles procédures de travail comprenant une surveillance accrue, des cadences accélérées, et la standardisation des tâches : tout cela devint commun. Néanmoins, la production dans les chantiers navals français à partir de 1881 ne suivit pas ce modèle, ce qui montre bien qu'à l'époque, les processus de production n'étaient pas homogènes, mais plutôt fidèles aux spécificités de chaque secteur. La nature du produit, le marché, et la main-d'œuvre étaient autant d'éléments de diversité à prendre en compte. La fabrication d'un produit particulier ne se prêtait pas nécessairement à l'emploi d'une main-d'œuvre moins qualifiée, à l'utilisation de composants standardisés ou à la

84. AN BB¹⁸ 2118 (601 A99), 28 août 1899; ADLA 1M2314, Commissaire spécial, 21, 23 août 1899, Grève des métallurgistes, 1899; *Phare de la Loire*, 24, 26-27 août 1899; *Le Courrier de Saint-Nazaire*, 26 août, 2 sept. 1899; *Le Réveil Social*, 17 et 27 août, 3 sept. 1899.

mécanisation. Un marché capricieux empêchait les investissements lourds dans des machines automatisées ou dans des équipements standardisés qui, au sein d'autres industries, avaient provoqué l'arrivée d'une main-d'œuvre non qualifiée. Même si l'industrie navale n'était plus une petite industrie de bord de mer employant un nombre limité d'ouvriers, elle suivait en fait des modes anciens de production. La construction d'un navire reposait sur des ouvriers intelligents et qualifiés, utilisant à la fois des outils manuels et des outils mécanisés. Les machines nécessitaient l'emploi d'ouvriers qualifiés pouvant ajuster, guider, et lire les plans. Par conséquent, la construction navale continuait d'exiger l'emploi d'une main-d'œuvre très flexible, et demeurait ainsi rétive à toute standardisation. La production n'entraîna pas de division claire entre la main-d'œuvre qualifiée et la main-d'œuvre non qualifiée ou entre les ateliers et les usines. Au lieu d'amener une baisse générale du niveau de qualification et de pousser vers plus de cohésion ouvrière, la construction navale encouragea la création d'une main-d'œuvre diversifiée et posa de sérieux obstacles au développement d'associations et d'activités ouvrières.

Le cas de la construction navale montre que l'on trouve les origines de la solidarité et des activités ouvrières dans un mélange de facteurs distincts liés à la nature des sites industriels, au processus social et à la communauté ouvrière. L'histoire des chantiers navals et de leurs ouvriers à Saint-Nazaire indique que certains facteurs présents sur le lieu de travail, autres que le niveau de qualification, définissaient les choix et les réponses des ouvriers face à leur expérience sur un site de travail industriel, tout ceci expliquant les divergences entre revendications ouvrières. Il est donc utile d'explorer l'environnement des ouvriers à travers l'idée qu'ils s'en faisaient eux-mêmes, la nature des contacts interprofessionnels, ainsi que leur vie quotidienne. En appliquant cette méthode à de nombreux cas, nous pourrions commencer à saisir les continuités des modes de vie et de travail au sein de la communauté et du lieu de travail. On s'éloignerait ainsi des notions théâtrales prétendant que seules des crises provoquent les changements.

Leslie A. SCHUSTER
Rhode Island College
History Department
Providence, Rhode Island
Lschuster@ric.edu

Traduction de l'anglais par Tissaïna N'Dem et Katharine Harrington, revue par Jean Ruhlmann.