

«Gueule d'industrie». Le festival a consacré la journée de vendredi à la Navale, entre documentaires, témoignages et conférences.

Un siècle au fil de l'eau

Jean Domenichino, historien spécialiste de la réparation navale, a évoqué celle de Marseille et sa longue histoire qui a souvent varié. Dans cette saga, une famille va particulièrement se distinguer, les Terrin. Le premier, Augustin Terrin, fonde sa propre entreprise en 1891, dans 30 m²! Mais rapidement, elle se développe, conquiert le marché international (notamment au Brésil), grâce à l'émergence des pétroliers, possède 11 sociétés (dont la Somecina) et devient en 1930 la 3ème entreprise navale du monde et la première en France, avec 17 000 emplois directs ou induits.

Une dynastie sur le port

Le petit-fils, Pierre Terrin, va marquer la deuxième (et dernière partie) de cette dynastie, en créant les Ateliers Terrin. En 1953, il rachète la SPCN (Société provençale de construction navale) et en 1961, fusionne les deux pour créer la SPAT, société provençale des ateliers Terrin... avec au passage 500 licenciements. Mais Pierre Terrin aura une vision très sociale de l'entreprise et de ses salariés, voire paternaliste. Sous son impulsion, elle va encore s'agrandir, jetant les bases qui vont conditionner la réparation navale à Marseille: 4ème semaine de congés payés (1963), ou garantie de la sécurité de l'emploi à tous les ouvriers, malgré les périodes d'activités plus creuses (1964). En 1973, avec les nouvelles infrastructures du port et les formes 8 et 9, il déménage dans de nouveaux locaux à Mourepiane.

On est alors en plein gigantisme. Le nouveau bassin de radoub, la forme 10, qui voit le jour en 1975, a des proportions énormes - 465 mètres de long, 85 de large, 12 mètres de profondeur - et peut accueillir des navires de 550 000 tonnes. Cette nouvelle réparation bouleverse totalement les conditions de travail des ouvriers, avec des pièces énormes, comme des vérins de 50 tonnes pour sortir les culasses et des hélices de 80 tonnes. Les hommes rentrent dans les moteurs pour les réparer: «ça demandait des conditions physiques importantes, une résistance au vertige, la capacité à travailler dans des milieux confinés et supporter la poussière et les odeurs. Et surtout, le danger était omniprésent» explique Jean Domenichino. Il y aura en effet des morts dans d'autres sociétés. Mais Pierre Terrin veut aller plus loin dans la législation classique et avec la CGT, met en place les «diabes rouges»: choisis dans l'entreprise par le syndicat et pour leurs compétences, ils interviennent avant, pendant et après les travaux pour fixer les règles et déterminer les interventions de travail. Leurs décisions sont indiscutables. L'entreprise Terrin devient la plus sûre de France et sert de modèle aux autres chantiers de réparation (la CMR et Paoli).

L'effondrement du groupe Terrin

Mais en 1977, le groupe s'effondre, et en 1978, avec 100 millions de déficit, le Tribunal de commerce prononce le règlement judiciaire. Dans sa chute, la SPAT entraîne d'autres entreprises et en 2 ans, la réparation navale perd 9000 emplois à Marseille.

Pourquoi un tel désastre? Plusieurs raisons d'après le conférencier: entre 1974 et 1978, la crise consécutive au premier choc pétrolier provoque un fort ralentissement du trafic maritime, les armateurs réduisent la flotte et renâclent à entretenir les bateaux, ou le font dans les chantiers asiatiques. L'entreprise perd de nombreux marchés, des clients stoppent les réparations en cours et ne payent pas. Certains pensent qu'il a accordé trop d'avantages à ses salariés en payant «les mortes» (heures payées même s'il n'y a pas de travail). Pierre Terrin met en cause le Port autonome lui reprochant le retard pris dans la forme 10, mais accuse aussi l'Etat de l'avoir obligé à reprendre le fonderie Groignard en difficulté et d'avoir refusé de lui accorder des licenciements. Pour la CGT, c'est surtout l'Europe qui ne veut plus de grosse métallurgie sur la façade méditerranéenne.

Entre 1978 et 2002, une dizaine d'entreprises vont tenter de relancer l'activité, sans succès. Aujourd'hui, avec la reprise par la société génoise San Giorgio del Porto, elle s'occupe essentiellement des bateaux de croisière et concerne à peine une centaine de salariés.

Le constat que les politiques nationales et européennes ne sont toujours pas prêtes à soutenir cette industrie est unanimement partagé par les intervenants lors du débat. Pourtant des perspectives existent, dont celle évoquée par Patricia Fernandez-Pédinielli, maire de Port-de-Bouc: la déconstruction et la dépollution de navires. Mais là encore, les conditions peinent à se mettre en place.

Enfin, la forme 10, qui n'a plus servi depuis dix ans, fait l'objet d'une rénovation complète, et pourra accueillir les plus grands navires, car c'est la troisième plus grande forme de radoub dans le monde et la première en Méditerranée. En espérant qu'elle ouvre de nouvelles perspectives...

NATHALIE PIOCH

Aujourd'hui: suite et fin du festival avec une journée spéciale «Convergence des luttes» à la salle du Grès.

9h30: spéciale Fralib avec la présence d'Hélène Le Cacheux et de deux documentaires inédits de Claude Hirsch.

14h30: «La stratégie des anchois» sur la lutte des Nestlé.

17h: «Misère 104» raconte la fermeture d'Azur Chimie à Port-de-Bouc

20h30: «La saga des Contis» en présence du réalisateur Jérôme Palteau et de Xavier Mathieu, syndicaliste.



Avec le gigantisme des bateaux, les hommes descendent dans les entrailles des moteurs pour les entretenir. D.R.



De sa voix chaude, Cathy Lecoq a mis en chansons des textes de femmes des chantiers navals de La Seyne. N.P.

Le cœur d'une ville

■ De Port-de-Bouc à La Seyne-sur-Mer, en passant par Marseille et La Ciotat, c'est toute l'histoire de la construction et de la réparation navales dans notre région qui a défilé sous les yeux des spectateurs vendredi à Martigues pour la quatrième journée du festival du film documentaire «J'ai une gueule d'industrie, et alors?». Outre l'apport de l'historien Jean Domenichino (voir ci-dessus) le matin, les films sur les chantiers navals de Port-de-Bouc (13) et le témoignage de René Giorgetti, élu (PCF) et ancien (jeune) salarié des CAP, ont apporté un éclairage précieux sur un pan de l'histoire industrielle.

Les images de l'I.N.A. ont plongé le spectateur dans l'émotion particulière des jours de lancement des bateaux à Port-de-Bouc, des années 1950 à 1966 où les ouvriers des chantiers ont vu partir le dernier navire pour La Ciotat où il a été achevé. De la bénédiction du bateau par le curé à la présence

des enfants des écoles, évoquée par René Giorgetti, rien ne manquait à ces journées où les navires étaient libérés de leurs cales pour rejoindre la Méditerranée.

Des trois chantiers de la façade méditerranéenne (Port-de-Bouc, La Ciotat et La Seyne-sur-Mer) ne reste plus aujourd'hui, sous une autre forme, que l'activité à La Ciotat, grâce aux 105 irréductibles dont la lutte est retracée par le film «L'ascenseur» projeté vendredi soir. «Les trois chantiers ont été ouverts à la même période, à la fin du 19ème siècle, avec un appel à la main d'œuvre espagnole, grecque, italienne, je fais partie de ces familles» témoigne René Giorgetti, entré aux chantiers en 1965. Dire qu'en ce lieu bâtaient «le cœur de ville» (c'est aussi le titre d'un autre film sur le conflit de 1966 évoqué par l'élu) ne semble pas exagéré. Dans les bons moments comme dans les pires périodes de l'histoire. «Avec l'occupation des chantiers par la Kriegs-

marine allemande, c'est là qu'est née la Résistance à Port-de-Bouc» explique René Giorgetti, «c'était leur maquis, sans montagne et sans arbre». René Rieubon, président du Comité de libération, devint d'ailleurs le premier maire communiste de la cité.

Les images des «actualités» de 1966, témoignent de l'âpreté de la lutte pour empêcher le départ du «Provence» vers La Ciotat. Devenu un symbole, le «Provence» sera ensuite «rebaptisé «Comté de Nice»» précise René Giorgetti. La «télé» reviendra à Port-de-Bouc dans les années 80 pour filmer un spectacle théâtral sur les lieux. Le passage à la couleur n'est pas le seul élément qui témoigne du changement d'époque... Evoquant le «travail de mémoire», effectué notamment par l'écrivain Paul Fructus, René Giorgetti annonce qu'il se poursuivra, dans l'optique des 150 ans de Port-de-Bouc qui seront fêtés en 2016.

JEAN-FRANÇOIS ARNICHAND