

ET VOGUE LA GALÈRE

Reportage sur les quais précaires de Saint-Nazaire

Par Emmanuel Sanséau

Ce fut le premier déplacement en région du président de la *start-up nation* : Saint-Nazaire et ses chantiers navals. Emmanuel Macron daignera même les sauver d'une cession au groupe italien Fincantieri par une « nationalisation ». C'est que le bastion ouvrier était « Macron compatible » avant l'heure. En vingt ans de lourdes restructurations dans la gestion de leur main-d'œuvre, les chantiers ont fait figure de laboratoire de la précarisation.

« *T'as jamais joué ? Tiens, file-moi deux balles.* » André les a misés sur Beau Retour, le cheval numéro 8 au Prix de Pomarez d'Enghien. La borne automatique du PMU a recraché un petit ticket. « *Si le 8 arrive dans les trois premiers, tu gagnes douze balles.* » Au bar-tabac *Le Rallye* de Saint-Nazaire, boulevard de la Libération, lui et trois autres hommes s'agitent frénétiquement entre la borne et la télévision qui retransmet les courses. Coup du sort, Beau Retour a été disqualifié dès le départ. André a perdu 13 euros, mais « *c'est OK* » puisqu'il en a gagné 20 à la course précédente. « *Laurent ? Pourquoi je perds toujours sur ta machine ?* » Le barman lui ressert une Desperados.

André fouille dans sa liasse de tickets PMU. Les mains d'un peintre en bâtiment. Épaisses, calleuses et incrustées de couleurs. « *Je viens parier ici quand je ne travaille pas. Là, je vais en déplacement à Cognac [à plus de 300 km de Saint-Nazaire, ndlr]. Je bosse à la tâche avec mon frère, on est payés au tonnage. On trouve un camping ou un hôtel, et je reviens ici pour mes enfants toutes les deux semaines.* » Quand il est arrivé du Sénégal, André a fait de l'intérim aux chantiers navals de Saint-Nazaire, à dix minutes d'ici. « *C'est le bordel, ce taf. Ça paie pas. Tu travailles deux semaines et t'attends qu'on te rappelle. Maintenant, y a plus que des Polonais et des Roumains qui viennent bosser. C'est la guerre aujourd'hui.* »

C'est peu dire que le dernier grand chantier naval de France a cessé de faire rêver. La période de vache maigre qui a succédé à la crise financière est pourtant terminée : les carnets de commande de la société de construction navale STX sont remplis pour les dix années à venir. Reste que le taux de chômage de Saint-Nazaire (8,3 %), qui dépend lourdement

du secteur industriel, demeure le plus élevé de la région. Ces vingt dernières années, trois directions successives ont mené de profondes restructurations industrielles sur les chantiers. Les ouvriers subissent depuis lors une explosion de la précarité. Concurrence accrue entre travailleurs, fragmentation syndicale, culture managériale individualiste, multiplication des contrats atypiques... Les chantiers ont préfiguré la France rêvée d'Emmanuel Macron.

Une *start-up nation* avant l'heure

On claque la portière du taxi sur le terre-plein de Penhoët. La conductrice a lâché froidement : « *Saint-Nazaire, on y vient pour travailler. C'est tout.* » Dans *Les Prolos*, son témoignage autobiographique de 1973, le chaudronnier Louis Oury célébrait le terre-plein, cette étendue poussiéreuse face à l'entrée des chantiers, comme le « *haut lieu du syndicalisme français* ». Là où, depuis la fin du XIX^e siècle, des générations d'ouvriers ont convergé pour découper, souder, plier, former des plaques de métal. En bus, à vélo, on débarquait des rues sombres de Penhoët ou des marais de la Brière, à quelques kilomètres. D'ici partirent les longues grèves qui valurent à Saint-Nazaire sa réputation de ville rouge, longtemps redoutée pour sa combativité. Près de cent cinquante navires y ont été construits.

Le monde moderne a patienté jusqu'à la fin des années 1990 pour amarrer les quais de Saint-Nazaire. L'arrivée de Patrick Boissier à la tête des chantiers, sous la houlette du groupe Alstom, inaugure l'ère des « efforts » pour mener la

lutte à mort contre la concurrence internationale. Trop chers, les métallos nazairiens : le diplômé de l'École Polytechnique et d'Harvard conduit successivement les plans de redressement Cap 21, Cap 21+ et Marine 2010. Il entend se tourner vers les paquebots de luxe et réduire drastiquement ses coûts de production grâce à un recours massif à la sous-traitance. « À chacun de redevenir n° 1¹ », lance-t-on aux ouvriers en guise de slogan. Entre-temps, la dissémination des espaces collectifs sur le site (vestiaires, restaurants, parkings) et la réorganisation du travail en trois-huit au nom d'une plus grande flexibilité programment l'éclatement du collectif ouvrier.

En 2012, la masse salariale ne représente plus que 15 % des coûts de STX1 – nouvel acquéreur après le groupe norvégien Aker Yards. Mais on n'est jamais trop compétitif : la direction exige de nouvelles concessions sur les salaires. En 2014, après des mois de blocage et douze jours de grève, la CFDT et la CGC organisent la défaite : gel de la moitié des RTT et flexibilité accrue sur le temps de travail sont validés. Bien qu'actionnaire à hauteur de 33 % et généreux soutien des chantiers via le CICE², l'État ne trouve rien à redire à cette « loi El Khomri avant l'heure³ ». Bien au contraire : « C'est exactement l'esprit de la réforme que le gouvernement est en train de mener, félicite Emmanuel Macron après son élection. Plus de dialogue social, plus de démocratie sociale⁴. »

Un an plus tard, le directeur de STX France, Laurent Castaing, n'envisage rien de moins qu'un chantier du futur. Le plan Smart Yard 2020 vise une énième baisse des coûts de production grâce aux méthodes sorties des usines Toyota : le *lean management*. Comprendre : faire la chasse aux temps morts. « Il faut "travailler intelligent", déplore Alain Georget, charpentier à STX et représentant CGT. Par exemple, un tas de pauses qui nous permettaient de nous rassembler ont été supprimées. Il faudrait que toi-même, en tant qu'ouvrier, tu chasses la "non-valeur ajoutée". Nous, on se marre quand on entend ça. »

Par leur caractère cyclique, régulièrement en crise, « les chantiers fonctionnent comme un lieu idéal-typique, nous explique Pauline Seiller, sociologue et maîtresse de conférence à l'université de Caen. Ils donnent à voir les mutations industrielles, notamment au niveau de l'emploi, de manière exacerbée. Ce dont les ouvriers font l'expérience au quotidien, ici, c'est l'épreuve de la concurrence. »

Existences temporaires

Retour au « haut lieu du syndicalisme français ». Sur l'avenue cabossée qui longe le terre-plein de Penhoët, à quelques foulées des portiques de STX, une dizaine d'agences d'intérim s'alignent en rang d'honneur. Start People (« Révélez votre talent »), Manpower (« Créateur de solutions pour l'emploi »), Géo Intérim (« Votre métier est notre préoccupation »), Adwork's, Axelis ou encore Interaction ont remplacé, en une vingtaine d'années, les restaurants et cafés ouvriers du vieil Oury. Sur leurs vitrines, on recherche un monteur-

échafaudier, un électricien industriel, un calorifugeur, un soudeur, un plombier, un tuyauteur, un peintre à pistolet etc. C'est avec eux qu'on construit des paquebots de luxe.

Les dépliants de l'agence Manpower offrent moult conseils pour réussir sa vie temporaire. « Ne soyez ni agressif, ni évasif. Montrez-vous intéressé, enthousiaste », assure un « Guide candidat » pour l'entretien d'embauche. Thierry, la cinquantaine, est intérimaire « parce que ça paie mieux qu'en CDI. Alors ce qu'ils font, c'est qu'ils bidouillent mon contrat. Là, j'ai un contrat de mécano, mais jusqu'en février. Après, officiellement, je serai serrurier, par exemple. Mais pour faire le même boulot ! ». Si les salariés de STX sont pour l'essentiel en CDI, c'est dans la sous-traitance que l'intérim a explosé. « Dans les années 1990, on était à 30 ou 40 % d'intérimaires, assure André Fadda, ancien soudeur et fondateur de l'Union syndicale multi-professionnelle CGT. Depuis le plan Cap 21, on a des entreprises qui atteignent 70 ou 80 %. Ça leur permet d'externaliser les responsabilités d'un salarié stable, mais aussi le risque et le danger »

Au début des années 2000, Alstom employait environ 5 000 personnes en CDI. Leurs effectifs ont depuis lors fondu de moitié. Petit à petit, les chantiers sont devenus une entreprise de cadres. D'après une étude du cabinet d'expertise Secafi, de 2002 à 2018, la part des ouvriers aura chuté de 50 % à 38 % des effectifs de STX. La part des cadres, elle, s'élèvera à 37 %. Pour cause, avec les plans de restructuration des années 2000, la maison mère s'est recentrée sur son « cœur de métier », au point que 70 à 80 % de la production est externalisée.

Il reste ainsi aux sous-traitants de fournir l'essentiel de la main-d'œuvre ouvrière et l'effort de réduction des coûts. Ils sont aujourd'hui environ 5 000 travailleurs dans des centaines de PME. Une sous-traitance en cascade, parfois jusqu'au septième rang : les chantiers délèguent un marché à une entreprise, qui confie elle-même une partie des travaux à un autre sous-traitant, et ainsi de suite. « Pour le travailleur, plus tu es en bas dans la cascade, plus ton salaire et tes droits sont revus à la baisse, ajoute André Fadda. La conséquence, c'est une transformation du collectif ouvrier, avec des formes d'individualisation, une atomisation des travailleurs. Ce système n'a pas seulement pour objectif de réduire les coûts, il s'agit aussi de tester de nouvelles formes de domination. »

« Montages exotiques » : le passe-droit social

« Le terre-plein de Penhoët, c'est l'organe vital de Saint-Nazaire », écrivait Louis Oury. « C'est surtout vers 13 h, lorsque plus de dix mille travailleurs refluent de la cantine et des restaurants, que le spectacle devient pittoresque. » Ce lieu fait désormais office de parking pour des minivans immatriculés dans le Finistère, les Bouches-du-Rhône, en Lituanie, Pologne, Jura, Portugal, Bulgarie, etc. En face, au *Norway's Café*, la sono est bloquée sur *Dolce Vita* de Ryan Paris. Aux murs, des photos d'Elvis et une horloge qui prétend afficher l'heure de New York. Quand Patrick est entré, vêtu de son

bleu de travail taché, le chien de la patronne lui a sauté dessus au point de le faire trébucher. Il faut éviter de le secouer, le gars : voilà déjà un moment qu'il a passé l'âge de la retraite.

Patrick s'use sur les chantiers depuis 1973. « *Là, je bosse sur la charpente du Symphony of the Seas* [le prochain record dans la longue liste des plus grands paquebots du monde, ndlr]. *Les travailleurs détachés ? On en attend une trentaine pour demain ! Des Roumains cette fois. C'est pas nouveau, ça a commencé avec l'Union européenne. Mais ça va, on va pas se rendre raciste. C'est des gens comme tout le monde, ils viennent pour bosser.* » Et jouent le rôle de « variable d'ajustement » : pour des missions de quelques mois, environ 2 000 travailleurs détachés seraient aujourd'hui embauchés par les sous-traitants selon André Fadda. « *Ils viennent de là où la vie est plus dure*, ajoute Alain Georget, charpentier cégétiste. *Ce sont des gens qui ont faim. Récemment, on a vu des contingents ukrainiens. C'est impressionnant ici, tu parles dans toutes les langues, avec les mains, même, et on arrive à se comprendre.* »

La sous-traitance en cascade a ouvert la voie aux « montages exotiques », doux mot de la direction pour désigner le recrutement de travailleurs au-delà de l'Union européenne. Pour la construction du *Queen Mary 2*, quatre ans après la directive européenne sur le détachement des sala-

riés, c'est par un simple courrier qu'Alstom enjoint ses « *co-réalisateurs* » à profiter de « *main-d'oeuvre en provenance de pays à faible coût* ». Trop chers, les métallos du coin ? On ira les chercher au Maroc, en Ukraine ou aux Émirats. Près de trois cents Indiens sont par exemple arrivés sur les chantiers en 2001. Leurs salaires rabotés de centaines d'euros par leur employeur, qui gérait hébergement (dans un village vacances) et nourriture. Tous ont vu leurs passeports confisqués. Plus tard, ce seront des ouvriers grecs que l'on embaucha sans contrat de travail. Puis une centaine de Roumains qui ne virent même pas la couleur de leurs salaires. Rien qui n'émeuve les pouvoirs publics : « *Il y a des choses inacceptables, mais il ne faut pas tuer la poule aux œufs d'or* », assène pragmatiquement le directeur adjoint à la Direction départementale du travail⁵.

Accoudé au zinc du *Norway's Café*, Patrick engloutit sa bière. Où est-elle passée, l'époque où Oury parlait de « *prendre par les couilles le directeur et ses adjoints* » ? L'époque où « *le pain quotidien, les ouvriers ne [tenaient] pas à ce qu'on le leur donne, ils [voulent] l'arracher* » ? Patrick grimace un grand sourire. « *Ce qui a changé, c'est le sens de la solidarité. Maintenant les gens ont peur. Peur de perdre leurs boulots, peur pour leurs carrières, leurs familles.* » De quoi nous promettre de belles *start-up (abomi)nations*.

NOTES

1. « Alstom-Chantiers de l'Atlantique (Saint-Nazaire) : Le patron met en scène ses attaques », *Lutte Ouvrière*, déc. 2004.

2. Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE). Lancé par Jean-Marc Ayrault et confectionné par Emmanuel Macron, il s'agit d'un avantage fiscal s'élevant à 6 % des rémunérations brutes, sorte de subvention déguisée censée éviter les licenciements et relancer les embauches. D'après la loi, les entreprises doivent utiliser le CICE pour investir, embaucher ou conquérir de nouveaux marchés et non pour augmenter les salaires des dirigeants ou les dividendes des actionnaires. De fait, le bilan de cette action gouvernementale ne montre pas de hausse des emplois, et certaines entreprises ont bel et bien utilisé cet apport financier pour redistribuer les gains obtenus aux actionnaires plutôt qu'à leurs salarié·es. Voir « Quel impact du CICE ? Le Liepp publie son rapport sur les effets du CICE », Laboratoire interdisciplinaire d'évaluation des politiques publiques, Sciences-Po, 2014, et « CICE : la (vraie) France des assistés ! », par Baptiste Lefevre, François Ruffin, *Fakir* n° 78, déc. 2016 - janv. 2017.

3. « Chantiers de l'atlantique : triomphe de l'armada française », *Capital*, sept. 2016.

4. « Les chantiers navals, modèle du dialogue social selon Emmanuel Macron », *Le Journal des Entreprises*, juin 2017.

5. « "Queen Mary II" sous-traitants et maltraitants », *Libération*, sept. 2003.