



HAL
open science

“ Cosmopolitisme et xénophobie. Les luttes entre Français et Italiens dans les ports et docks marseillais (1870-1914) ”

Laurent Dornel

► **To cite this version:**

Laurent Dornel. “ Cosmopolitisme et xénophobie. Les luttes entre Français et Italiens dans les ports et docks marseillais (1870-1914) ”. Du cosmopolitisme en Méditerranée, Cahiers de la Méditerranée, n°67, pp.245-267, 2003. halshs-03156905

HAL Id: halshs-03156905

<https://shs.hal.science/halshs-03156905>

Submitted on 28 Apr 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Cosmopolitisme et xénophobie: les luttes entre Français et Italiens dans les ports et docks marseillais, 1870-1914 »¹

Laurent Dornel (UPPA, ITEM-EA 3002)

À partir des années 1880, comme l'ont souligné de nombreux historiens², la signification du terme « cosmopolitisme » change. Jusque là, en France, avait dominé l'acception héritée des Lumières : cosmopolitisme avait une connotation plutôt positive. Le cosmopolite est celui qui se considère comme un citoyen du monde. Mais, au tournant du XIX^e siècle, le terme prend une acception globalement péjorative : dans une France républicaine devenue officiellement nationaliste, le cosmopolitisme au mieux désigne quelque chose de « vaguement exotique ou distrayant » (P. Coulmas), mais le plus souvent, il est dénoncé comme un risque de dilution de la patrie. En quelque sorte, le terme renvoie à la notion de décadence. Le cosmopolite est désormais le « sans-patrie ». Le rejet du cosmopolitisme s'exprime tout particulièrement dans l'antisémitisme : « le Juif cosmopolite est, par nature, ennemi des patries »³. Par conséquent, le cosmopolitisme est un danger qui doit être combattu. Cette mutation sémantique s'accompagne d'un certain nombre de pratiques sociales dans la mesure où la cohabitation entre individus et groupes nationaux et étrangers ne peut plus être pacifique.

Je propose ici d'évoquer le refus du cosmopolitisme au tournant du XIX^e siècle dans un lieu hautement symbolique : la ville de Marseille, ce « caravansérail des peuples » ; plus précisément, j'évoquerai une aire géographique et un milieu professionnel particuliers, les ouvriers des ports et docks. En effet, là, autour des bassins – récemment achevés – de la Joliette, du Lazaret ou d'Arenc, Français et étrangers, en réalité Français et Italiens, se sont affrontés pendant des années. Là, comme en bien d'autres lieux, le rejet du cosmopolitisme s'est exprimé de façon permanente et violente. Mais ces luttes ont eu pour effet de donner naissance, peu à peu, à une autre forme de cosmopolitisme, désigné sous le terme d'*internationalisme*. Ces deux termes ne sont pas identiques, bien sûr ; pour reprendre une distinction ancienne que rappelle Peter Coulmas, le cosmopolitisme est « de nature unitaire et vise l'humanité entière comme un groupe social unique, tandis que l'internationalisme se fonde sur les nations »⁴. Ce dernier, dont il faut souligner que l'existence demeure fragile, comme s'il n'était jamais acquis, permet en tout cas de rendre plus acceptable le brassage démographique, ce qu'on peut

¹ Paru dans *Du cosmopolitisme en Méditerranée, Cahiers de la Méditerranée*, n°67, décembre 2003, p.245-267.

² Peter Coulmas, *Les citoyens du monde. Histoire du cosmopolitisme*, Albin Michel, 1995 [1990 pour la version originale en allemand]. Voir aussi Guy Scarpetta, *Éloge du cosmopolitisme*, Grasset et Fasquelle, 1981.

³ Yves Lequin (dir), *Histoire des étrangers et de l'immigration en France*, Larousse, 1992, p. 365.

⁴ Christian L.Lange, *Histoire de l'internationalisme*, Christiana, 1919, publications de l'Institut Nobel norvégien, cité par Peter Coulmas, *op.cit.*

appeler le « cosmopolitisme de fait »⁵ parce qu'il l'inscrit dans un nouveau projet politique global qui le structure et lui confère un sens.

1. LE REFUS DU COSMOPOLITISME : LA XENOPHOBIE SUR LES PORTS ET LES DOCKS DE MARSEILLE

Marseille au tournant du XIX^e siècle : éléments de contextualisation

Marseille, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, connaît une évolution générale très importante. Les progrès généraux des transports (liaison PLM achevée en 1857, ouverture du canal de Suez en 1869) et la constitution sous le Second Empire des Messageries maritimes place désormais la ville dans une situation médiane entre Paris, la France du Nord, Alger et l'Afrique... Longtemps vouée presque exclusivement au négoce, Marseille s'industrialise, ce qui se traduit notamment par l'extension de la zone portuaire (bassins de la Joliette, du Lazaret, d'Arenc) et l'augmentation de sa population ouvrière (46% dans les années 1870-1877). La ville s'ouvre, et est défendue par les notables locaux⁶, farouches partisans du libre échange (cf. la *Ligue populaire antiprotectionniste* fondée en 1890). Mais elle traverse une passe difficile dans les années 1880 : outre l'épidémie de choléra en 1884-1885, elle subit un chômage important (10 000 chômeurs en 1884) et connaît, au cours des deux dernières décennies, une forte agitation ouvrière (237 grèves entre 1880 et 1901). L'économie de la ville reste fragile, parce que l'activité portuaire est soumise à un certain nombre d'aléas et à la concurrence du Havre mais aussi des autres ports méditerranéens comme Gênes. Cela se lit aux variations du nombre d'ouvriers employés sur les ports de Marseille : 8000 dans les années 1880 (avec un pic à 10 000 en 1887), 5 à 6000 entre 1889 et 1899⁸, 8000 à nouveau en 1900, puis, en 1903, le nombre retombe pour ne plus dépasser les 6000 jusqu'à la veille de la guerre. Tout cela se traduit par des luttes politiques intenses, dont témoignent le succès du boulangisme ou la force des socialistes (représentés en particulier par Siméon Flaissières, premier maire socialiste en 1892).

Pourtant, Marseille attire les migrants : entre 1872 et 1911, la ville accueille plus de 250 000 personnes. À la veille de la Première Guerre mondiale, elle compte une population de 550 000 habitants, dont un peu plus de 100 000 étrangers. Ces derniers sont essentiellement des Italiens (75% des étrangers et à peu près un cinquième de la population marseillaise⁹), mais il y a aussi des Espagnols, des Arméniens, etc. Un

⁵ Des intervenants au colloque ont proposé de parler de « situation cosmopolite », voire de « cosmopolitisme banal » (William Berthomière, reprenant l'expression de « banal nationalism », empruntée à Michael Billig : *Banal nationalism*, London-New Delhi, Sage, 1995.)

⁶ Par exemple, dans les années 1880 : Jules Charles-Roux, savonnier et député ; Paul Peytral, vice-président de la Chambre des députés ; Velten, brasseur et sénateur ; Challemel-Lecour, vice-président du Sénat.

⁷ En 1878 déjà, 1200 ouvriers français cherchent du travail dans les ports, AD Bouches-du-Rhône [désormais BDR] 10M13.

⁸ La baisse des effectifs est sans doute aussi due à la mécanisation d'un certain nombre de procédés de manutention, Claudie Gontier, *Docks en stock. La manutention portuaire marseillaise : hommes, territoires et techniques (XIX^e-XX^e siècle)*, Cerfise, 1988, p.183.

⁹ Emile Temime, « Marseille et l'Italie au XIX^e siècle », *Marseille. Revue culturelle*, n°188, 1999, p.88-

cosmopolitisme de fait existe donc, bien que chaque communauté soit caractérisée par des attitudes spécifiques. Les Arméniens, présents surtout dans l'artisanat, semblent plus individualistes, se regroupent le plus souvent en banlieue (à Saint-Julien) et préservent leur langue et leurs coutumes (matriarcat) ; les Italiens, qui ont massivement investi le bâtiment, les industries alimentaires et le secteur des ports et docks, paraissent s'intégrer plus vite, par le biais de l'école, de naturalisations et de mariages mixtes¹⁰.

Des réactions de rejet nombreuses et violentes

Les luttes entre ouvriers des ports et docks sont fort anciennes. Avant 1870, elles ne suscitent pas vraiment d'inquiétude particulière. En revanche, leur multiplication dans les années 1880 pose de nombreux problèmes, du maintien de l'ordre aux relations diplomatiques, notamment avec l'Italie.

Manifestations et rixes

Dans les années 1880 et 1890 donc, les manifestations hostiles, les rixes aussi, sont très fréquentes. Par moments, comme en avril 1888 ou en février 1890, les rapports des commissaires de police précisent même qu'elles sont quotidiennes¹¹. En quoi consistent ces manifestations ? Cela peut-être un regroupement mobile, un défilé. Le 17 janvier 1888, une centaine d'ouvriers français traversent la ville avec un écriteau portant ces mots : « Appel aux ouvriers français ». Ils se rendent devant la préfecture et délèguent six d'entre eux auprès du préfet pour demander que le nombre des ouvriers étrangers soit restreint sur les ports¹². Mais ce sont aussi des bagarres rangées, violentes, avec des jets de pierres, ou encore avec le *gancho*, le crochet qui symbolise la profession des dockers. L'un des *modus operandi* les plus fréquents est bien connu. Le 31 mars 1888, *Le Temps* rapporte :

« Ce matin, vers sept heures, de nombreux ouvriers français de sont rendus à bord d'un navire de la compagnie Fraissinet, où étaient employés des ouvriers italiens, et ont exigé le renvoi de ces derniers menaçant, en cas de refus, d'arrêter les travaux. L'entreprise a fait droit à leur demande et a embauché des ouvriers français en remplacement des Italiens. Le même fait s'est produit au débarquement du navire espagnol *Palme*. Là, tout le personnel employé était italien. Les ouvriers français ont obtenu sans difficulté le renvoi des ouvriers qui ont été remplacés aussitôt parmi les protestataires ».

Ce type d'incident, qui a pour objet de forcer l'embauche, est extrêmement fréquent¹³. Ce genre d'incident continue de se produire dans les années 1900 : le 1er

93.

¹⁰ Edouard Baratier (dir), *Histoire de Marseille*, Privat, 1973, p.386 et suivantes.

¹¹ AD BDR 1M1480 et 1M1481.

¹² *Le Temps*, 18 janvier 1888.

¹³ AD BDR 1M 1480. En avril 1888, une bonne douzaine de Français font irruption sur le *Bengala* où travaillaient 9 Italiens et 17 Français. Ils obligent les premiers à déguerpir. Le 15 avril, vers 7 heures du matin, une cinquantaine d'ouvriers français se portent à bord du *Jean Mathieu*, de la Compagnie Novelli, où des Italiens sont occupés au déchargement de charbon : le contremaître congédie ses compatriotes qu'il fait remplacer par des Français. Le 4 septembre, une cinquantaine d'ouvriers français veulent empêcher cinq ouvriers de participer au déchargement d'un navire grec ».

août 1901, 7 ou 8 ouvriers des ports montent à bord du voilier italien « La Madone-Pompéi » pour empêcher les ouvriers italiens d'y travailler. En mars 1903, quelques incidents entre ouvriers français et italiens ont lieu au bassin du radoub, les premiers protestant contre « l'emploi exclusif d'ouvriers italiens »¹⁴. La plupart du temps, les ouvriers italiens sont renvoyés ou préfèrent partir, prudemment¹⁵.

Tout cela n'est pas nouveau. Ce qui change, en revanche, c'est que les ouvriers français des ports et docks s'organisent de plus en plus contre cette main-d'œuvre étrangère. On voit apparaître des porte-parole qui mettent en forme leurs revendications. En ce sens, ils ne diffèrent pas des ouvriers des autres secteurs professionnels. Cette organisation se manifeste de plusieurs façons.

Des associations spécifiques.

A Marseille, dans les archives départementales, pour l'année 1889, j'ai trouvé l'existence d'un *Congrès départemental des ouvriers français de tous corps d'état des Bouches-du-Rhône contre la main-d'œuvre étrangère*¹⁶. Ce Congrès est très proche des ouvriers des ports et docks, ses dirigeants faisant partie d'une Commission qui, en janvier 1889, lance un appel pour l'institution d'un nouveau « règlement sur les salaires, sur les heures de travail et autres »¹⁷. Malheureusement, les recherches effectuées pour en savoir plus n'ont rien donné... En 1892, l'ancienne *Commission contre le monopole* [de la Compagnie des Docks] se transforme et prend le titre plus large de *Comité de défense des ouvriers des ports et docks de Marseille*¹⁸ ; ce Comité, un temps dirigé par Louis Nèble est tout puissant sur les quais et reprend les revendications des dockers. On peut raisonnablement supposer que des ouvriers des ports et docks ont soutenu d'autres associations ouvrières comme la *Société contre les ouvriers étrangers employés en France*¹⁹, organisée et présidée probablement par Paulin-Méry en 1895 ou bien encore

¹⁴ Archives nationales, BB¹⁸ 2247.

¹⁵ Mais il ne faudrait pas en conclure que les Italiens sont toujours les victimes : il leur arrive aussi d'être les agresseurs. Ainsi au cours de cet été 1879, une cinquantaine de manœuvres et journaliers napolitains qui n'ont pas été embauchés pour l'embarquement du charbon au bassin maritime du Lazaret commencent-ils à lancer des pierres sur leurs « camarades » plus heureux. Rapport du commissaire de police des ports au commissaire central, 6 août 1879, AD BDR 1M1478.

¹⁶ AD BDR 1M1480. Composition du bureau : Bénézet (secrétaire), Fournier (vice-président), Soulier (trésorier), Isnard fils (vice-secrétaire), J.-B. Bacco (vice-trésorier) et pour rapporteur Chabert (incertain). Le siège social se situe Place de la Joliette, au 94 du Boulevard de la Major (Salle Bourelly). Le Congrès est représenté à Arles et Aix. Bénézet dirige à l'époque *Le Travail National*, qui se dit « journal républicain », et appartiendrait aux cercles boulangistes de Marseille, cf. Michelle Perrot, *Les ouvriers en grève (France, 1871-1914)*, Paris-La Haye, Mouton, 1974, p.173.

¹⁷ *Ibid.*, Rapport du Commissaire de police du 16^e arrondissement au Commissaire central, 25 janvier 1889. Cet appel est reproduit dans *Le Petit Provençal* du même jour. Le règlement est justifié par « les manœuvres déloyales et les abus » des patrons Savon et Estier, ainsi que des autres « entrepreneurs des Docks, Môles, Sociétés et Compagnies ». Il s'agit, disent ses auteurs, de « prendre les mesures de rigueur pour sauvegarder nos intérêts, citoyens travailleurs, d'après la crise commerciale et le chômage que nous traversons et qui nous entraînent à la misère, c'est à nous, Travailleurs, à relever la tête contre ces exploités qui s'enrichissent à notre détriment ». La rhétorique ouvrière ici est antipatronale.

¹⁸ Mireille Lartigue-Vecchié, « Les grèves des dockers à Marseille de 1890 à 1903 », *Provence historique*, avril-juin 1960, p.146-179.

¹⁹ AD BDR 1M1456. Le dossier trouvé aux archives est composé de deux feuillets, une lettre du sous-préfet d'Aix au Préfet, accusant réception des instructions relatives à la Société, et une autre du sous-

la *Ligue marseillaise pour la protection de la main-d'œuvre française contre la concurrence étrangère*, qui déplore en 1903 « l'envahissement de l'élément étranger » et considère que « les ressources de la France sont insuffisantes à pourvoir aux moyens d'existence des prolétaires de tous les pays ». Après une période de « lobbying » de la Ligue, le Conseil municipal de Marseille émet d'ailleurs les vœux suivants²⁰ :

« 1° que la Chambre des députés et le Sénat votent sans retard une loi tendant à protéger les travailleurs étrangers contre la concurrence étrangère ;

2° que les pouvoirs publics prennent des mesures immédiates de sécurité publique en expulsant du sol français tous les individus étrangers sans aveu et sans moyens d'existence ».

Grèves, pétitions et réunions publiques

Parfois, les ouvriers français parviennent à organiser une grève : en janvier 1901, 400 ouvriers des docks empêchent le travail afin de protester contre l'emploi de la main-d'œuvre étrangère. Mais la grève est un moyen difficile à mettre en place, les acconiers parvenant toujours plus ou moins à la contourner. En revanche, il y a de très nombreuses pétitions et réunions publiques.

En 1878, 150 ouvriers des docks et entrepôts signent une pétition contre la main-d'œuvre étrangère²¹. Les années suivantes gardent la trace de nombreuses pétitions et, surtout, d'un grand nombre de réunions, dans des bars ou à la Bourse du travail. En 1888, bien sûr, année où le boulangisme remporte à Marseille des succès réels²². Mais aussi en 1896, année pendant laquelle ont lieu plusieurs réunions publiques sur le thème précis de la main-d'œuvre étrangère.

Ainsi, le 26 avril 1896, lors d'une réunion publique à la Bourse du Travail rassemblant 80 personnes et ayant pour ordre du jour la « main-d'œuvre étrangère », un auditeur suggère l'élection d'un conseiller municipal qui serait spécifiquement chargé de la défense des ouvriers français des Ports et Docks ; à sa suite, le président du syndicat des ouvriers français des ports et docks, Louis Nèble²³, prend la parole et invite les ouvriers à demander aux sénateurs et députés de « faire une loi qui impose une taxe aux patrons qui emploieraient plus de 10% d'ouvriers étrangers. Il fait remarquer qu'il n'existe aucune loi qui oblige les patrons à n'employer que des ouvriers français et par conséquent le préfet et le maire ne peuvent rien faire »²⁴. Ce même Nèble, lors d'une autre réunion, fin juillet, confirme sa position en proposant son interprétation de la

préfet d'Arles informant le Préfet sur cette dernière. Là encore, mes recherches dans la correspondance du Préfet, dans la surveillance des associations, dans le registre des sociétés, cercles et associations ainsi que dans les rapports sur l'esprit public, n'ont rien apporté... S'agit-il d'un autre nom donné à la Ligue fondée l'année précédente ?

²⁰ AD BDR 1M722.

²¹ AD BDR 10M13.

²² *L'Intransigeant*, 5 juillet 1888 : lettre du Général Boulanger à l'organisateur du Meeting national contre la main-d'œuvre étrangère (Marseille).

²³ Louis Nèble : militant syndicaliste marseillais, il dirigea le syndicat des ouvriers français des ports et docks. Ayant adhéré au boulangisme, il fut écarté du syndicat en 1889.

²⁴ AD BDR 1M1456, rapport du Commissaire de police.

maxime « Travailleurs de tous les pays... » : cette devise « doit être respectée dans le sens que les ouvriers doivent être unis dans leurs pays respectifs et qu'on ne doit pas tolérer que des étrangers viennent supplanter les Français et les plonger dans la plus affreuse misère en travaillant à des salaires dérisoires ». Son intervention est suivie de celle d'un autre assistant qui « engage tous les ouvriers à se rallier au comité de défense des intérêts des ouvriers français des ports et docks »²⁵. Le même mois, les ouvriers des ports et docks, réunis à la Bourse du travail, adoptent une motion exigeant²⁶ :

« 1° Que le travail des ports et docks et tout ce qui s'y rattache soit considéré comme travail national et ne soit effectué que par nos nationaux ;

2° Que le libre-échange, source avérée de la fortune publique remplace sans délai le protectionnisme qui ruine les grandes villes sans aucun profit pour les campagnes ».

On aborde là la question des griefs et des revendications.

Griefs et revendications : la protection du travail national

Par leurs manifestations, leurs pétitions et leurs réunions, les ouvriers des ports et docks marseillais expriment des revendications communes à presque tous les secteurs professionnels²⁷. Il s'agit d'expulser, de limiter ou de taxer les ouvriers étrangers. Ils exigent une vraie protection du travail national, demandent que la « préférence » leur soit accordée.

En février 1872, des ouvriers des Docks, entrepôts et port de Marseille s'élèvent contre l'invasion par les ouvriers étrangers, « et principalement par les Italiens », et rajoutent même : on dirait que c'est un fait exprès d'employer des Italiens au détriment d'ouvriers français soutiens de leur famille »²⁸. En juillet 1894, une délégation d'ouvriers des quais se présente devant le maire pour « se plaindre de la quantité d'étrangers »²⁹. Depuis le milieu des années 1880, s'affirme l'idée de « quotas », revendication reprise au fil des ans jusqu'aux décrets Millerand (1899) qui globalement donnent satisfaction aux ouvriers français. Dans une pétition de 1893, les ouvriers de la Joliette demandent « au Parlement et aux corps élus de ne plus occuper des étrangers dans les chantiers de l'État, du Département ou de la Commune, et qu'on impose aux entreprises libres d'obligation de n'en occuper que jusqu'à la concurrence de 10% »³⁰. De décembre 1895 à mars 1896, le Syndicat professionnel des ouvriers calfats perceurs français de Marseille se manifeste à plusieurs reprises auprès du préfet, dénonçant inlassablement « l'invasion toujours plus grande de l'élément étranger », ou assurant

²⁵ AD BDR 1M1484.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Il y a eu des formes de revendications spécifiques aux dockers. Ainsi, en février 1871, ces derniers exigent-ils que soient créées « dans les Docks deux listes d'appel des ouvriers, l'une pour les Français et l'autre pour les Italiens » : l'emploi séparé permettrait un contrôle plus facile de la main-d'œuvre étrangère, AD BDR 1M1478.

²⁸ AD BDR 1M1478.

²⁹ AD BDR 1M933. Le commissaire de police du 15^e arrondissement fait alors une enquête²⁹ qui permet de dénombrer 3557 Français pour 96 étrangers.

« que l'élément français des ouvriers calfats-perceurs de Marseille est continuellement sacrifié au profit de l'élément étranger et que, malgré la tolérance constante des ouvriers nationaux, ceux-ci sont journellement injuriés et menacés par les étrangers que les patrons embauchent pendant qu'ils sont, eux, obligés de chômer ». Et de poursuivre : « on ne peut admettre que des Français meurent de faim en France tant que les étrangers y vivent aisément et les menace encore en les injuriant sans souci de l'impunité ». Le syndicat exige par conséquent que « que le travail des ports et tout ce qui s'y rattache soit considéré comme travail national et ne soit effectué que par nos nationaux [...] »³¹.

Les ouvriers des ports rejoignent ici nombre de camarades d'autres secteurs, qui dénoncent alors l'invasion dont la France serait victime. La main-d'œuvre étrangère est responsable des malheurs de la misère des ouvriers français, sa présence, si elle n'est pas à l'origine de la crise économique, en exacerbe cependant les effets sociaux : tel est au fond le discours type d'ouvriers chez qui on observe un fort nationalisme.

D'autres motifs sont avancés par les dockers pour justifier leur rejet des étrangers. Ces derniers feraient baisser les salaires. C'est là une accusation reprise par presque tous les ouvriers français confrontés à la concurrence de la main-d'œuvre étrangère. Dans certains secteurs, l'emploi de étrangers, dont le nombre augmente le nombre de demandeurs d'emploi, se traduit bien par un « avilissement des salaires ». Mais les données dont je dispose pour Marseille ne révèlent pas, dans l'ensemble, de différence de salaire à *travail égal*. En 1885, le commissaire central, à la demande du préfet, réalise une enquête sur les salaires des Italiens : les ouvriers du port sont payés en moyenne 4,50 à 5,50 francs par jour³². Il n'est pas précisé que ces salaires sont différents de ceux des Français. La même année, un rapport du commissaire spécial des chemins de fer et des ports³³ permet de mieux comprendre la situation. D'abord, précise-t-il, « l'Italien plus dur à la besogne, ne quittera le fardeau que lorsque le travail sera complètement terminé, prenant à peine le temps de manger. L'Italien travaillera toute la nuit et sera au travail le lendemain, tandis que le Français qui aura passé la nuit voudra se reposer le lendemain. Voilà comment certains ouvriers italiens se sont imposés dans diverses compagnies ». Les Italiens travaillent donc surtout « à des travaux intérieurs dans les vapeurs, travaux auxquels les Français ne se livrent pas toujours volontiers » ; « dans les docks intérieurs » leur nombre est réduit, et ils travaillent « aux charbons et minerais, travaux les plus durs », mais aussi les mieux payés, puisque le salaire des ouvriers des quais est en moyenne de 4 à 5 francs par jour. Les « abonnés » gagnent 5 francs, les autres entre 3,50 et 5 francs, les Italiens faisant en majorité partie de ces derniers. Autrement dit, sur les ports, les Italiens sont peu nombreux comme réguliers, mais leur ardeur leur permet de gagner parfois presque autant que ces derniers. Au moins pour ce qui concerne les ports et docks, la présence d'une main-d'œuvre étrangère ne semble pas se traduire par une baisse systématique

³⁰ AD BDR 1M1482, 20-21 septembre 1893.

³¹ AD BDR 1M1493.

³² AD BDR 1M1431.

³³ AD BDR 1M1479. Rapport du commissaire spécial des chemins de fer et des ports.

des salaires, d'autant que les étrangers restent largement minoritaires.

Le 16 juillet 1881, c'est-à-dire peu de temps après les graves événements qui ont secoué la ville, le commissaire du police pour les ports recense 1355 Français pour 145 étrangers, en butte à une hostilité ouverte. En janvier-février 1885, au bassin de la Joliette, les ouvriers employés par les compagnies maritimes se répartissent comme suit : 185 étrangers en moyenne pour 943 Français en moyenne³⁴, soit moins de 20%. En février 1890, des rixes sont quotidiennement relevées sur les ports et docks, alors que le nombre d'ouvriers étrangers n'est que de 184 pour 1649 Français, soit 11%³⁵. Il arrive même qu'il n'y ait aucun étranger : le 13 février 1890, « des individus qui voulaient s'imposer au travail montent à bord du paquebot *La Gironde* pour remplacer des étrangers qui n'existaient que dans leur imagination ». Pour le mois d'août 1892, on dispose des états journaliers des ouvriers des ports neufs : le nombre des Français varie entre 1971 et 3852, celui des étrangers entre 117 et 265³⁶. On reste dans des proportions habituelles : les Italiens représentent autour de 7% de la main-d'œuvre totale. La fréquence des rixes n'est donc pas toujours proportionnelle au nombre des étrangers.

Dès lors, comment expliquer, sur les docks et les ports, une telle xénophobie ?

Les causes de la xénophobie sur les ports et docks

Les spécificités d'un secteur professionnel

La première raison tient probablement aux spécificités de ce milieu. Sur les ports et les docks, l'activité évolue plus fortement, selon les arrivées et les départs des navires : il s'agit d'un secteur sensible aux variations, à la concurrence (Marseille souffre de la concurrence de Gênes mais aussi du Havre). Les entrepreneurs fonctionnent par conséquent avec deux types d'ouvriers : un groupe fixe, les « abonnés », et un groupe variable, les « accidentels »³⁷. Ces derniers sont embauchés le matin ou le soir, selon le rythme de l'activité portuaire. C'est parmi ces manœuvres et journaliers, *trimards* et *nervis*, entièrement soumis aux variations conjoncturelles que la concurrence est la plus forte, et les conflits les plus fréquents et violents.

Dans l'ensemble, les qualifications requises sont faibles, s'agissant pour l'essentiel de travaux de force. En cas de crise, on voit alors affluer les Français non qualifiés au chômage, qui n'acceptent pas de devoir partager un travail jusqu'alors dévolu aux étrangers. En janvier 1889, le commissaire de police du 16^e arrondissement de Marseille estime que la crise qui sévit sur les ports et docks est certes due au ralentissement saisonnier mais il précise :

« *La situation est en outre rendue plus difficile aux ouvriers par les deux*

³⁴ *Ibid.*

³⁵ AD BDR 1M 1481.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Cf. La lettre du Directeur de la Compagnie des Docks et Entrepôts au Préfet, en date du 17 février 1872 expliquant qu'il y a trois types d'ouvriers : les abonnés, les habitués, les accidentels ou supplémentaires, AD BDR 1M1478.

*causes suivantes. La première est la tendance qu'ont les ouvriers de tous les corps d'état, et dans tous, ils sont nombreux ceux qui chôment, à descendre sur les quais et à venir chercher à s'embaucher comme ouvriers des ports alléchés par le prix de la journée de 5 francs. (...) La deuxième cause du malaise des ouvriers français est peut-être plus sérieuse. Les ouvriers italiens abondent en raison de la mauvaise saison ; ils sont généralement plus dociles que nos nationaux, font volontiers des quarts d'heure et même des demi-heures en sus de la durée réglementaire de la journée de travail (...)*³⁸

Alors que dans les fabriques (huileries, savonneries...) de la ville, on observe à plusieurs reprises des luttes communes, aux ports et docks, l'hostilité des Français envers les étrangers, des Italiens en majorité, ne cesse pas. Le type de travail (embauche quotidienne et donc incertaine, tâches réparties en petites unités, fragmentation de l'espace commun) empêche probablement toute forme de prise de conscience d'une identité de travail commune³⁹. Cela explique en grande partie pourquoi le syndicalisme docker ne parvient à se structurer que très difficilement⁴⁰. Si les grèves sont nombreuses et parfois fortement suivies⁴¹, elles sont rarement suivies de succès. Une grande partie des revendications visent à atténuer l'irrégularité de l'embauche et donc à réduire les conditions de celle-ci : cela se traduit par d'innombrables manifestations, réunions, pétitions contre l'emploi des étrangers, en particulier des Italiens.

La deuxième raison tient au contexte marseillais, et plus généralement national.

Le contexte marseillais et national

À Marseille, les luttes contre la main-d'œuvre étrangère ont lieu dans presque tous les secteurs professionnels, même si c'est avec moins d'acuité. Certaines explosions xénophobes ont parfois traumatisé la ville, comme ces journées de chasse à l'Italien, en juin 1881, connues sous le nom de « Vêpres marseillaises ». A cette occasion, les Italiens quittèrent Marseille par milliers... À la fin des années 1880, le boulangisme séduit nombre d'ouvriers, de responsables syndicaux et politiques. Longtemps, les syndicats marseillais soutiennent les revendications des ouvriers. En 1905 encore, l'Union syndicale des ports et docks demande la réduction de la main-d'œuvre étrangère sur les quais... Le socialisme marseillais est par ailleurs très perméable au patriotisme ambiant, comme le montrent les ambiguïtés d'un Siméon Flaissières⁴². Les

³⁸ AD BDR, 1M 1480, Rapport du Commissaire de police du 16^e arrondissement au Commissaire central, 25 janvier 1889.

³⁹ On songe ici à Bernard H. Moss, pour qui « le système industriel tend à réduire les différences et les barrières professionnelles entre ouvriers, précipitant ainsi la formation d'une classe ouvrière plus homogène qu'auparavant, possédant un sens plus marqué de la dépendance et de la discipline collective, et acceptant mieux l'idée d'une organisation de masse dotée d'une direction hiérarchisée », *Aux origines du mouvement ouvrier français. Le socialisme des ouvriers de métier, 1830-1914*, Annales Littéraires de l'Université de Besançon, Les Belles Lettres, 1985, p. 37.

⁴⁰ Rappel : 1876 : Chambre syndicale des ports et docks ; 1879 : Syndicat des ouvriers libres du port ; 1883 : Groupe des ouvriers libres de Marseille ; 1890 : Comité de défense des ouvriers des ports et docks de Marseille ; 1898 : Syndicat libre des ouvriers des ports et docks ; 1901 : Syndicat international ; 1902 : Fédération nationale des ouvriers des ports, docks et similaires puis Union syndicale des ouvriers des ports et docks.

⁴¹ Cf. les 237 grèves entre 1880 et 1901. Sur ces grèves, cf. Mireille Lartigue-Vecchié, *art. cit.*

⁴² Flaissières, lorsqu'il était maire, a soutenu les ouvriers, en particulier ceux des ports et docks. Ainsi,

autorités locales elles-mêmes manifestent bien fréquemment une certaine bienveillance vis-à-vis des revendications des ouvriers, et notamment des ouvriers des ports. Le 13 février 1890, « une délégation de 6 ouvriers doit aller trouver M. le Préfet pour le remercier de l'intervention à laquelle nous nous livrons en leur faveur en faisant faire tous les jours le recensement des ouvriers et (...) faire expulser [des chantiers] les étrangers qui y seraient employés ». En mai 1896, suite à l'une des nombreuses réunions portant sur la main-d'œuvre étrangère, le préfet reçoit les délégués des ouvriers des ports et docks et leur promet de les « protéger contre l'envahissement des ouvriers étrangers »⁴³ ; soutenu par Flaissières, il propose même de « faire un appel aux entrepreneurs et aux Directeurs des Compagnies pour les engager à favoriser les nationaux au détriment des étrangers ».

La presse locale soutient bien souvent les revendications des ouvriers français, à l'image du *Petit Provençal*, qui entend « sauvegarder les intérêts des classes ouvrières originaires de la vieille Gaule »⁴⁴. En mars 1888, Pierre Roux s'inquiète du « mouvement ascensionnel d'une invasion latente » qui forme « une danger de plus en plus menaçant »⁴⁵ ; pire : « les étrangers jouissent d'une préférence injustifiable », à l'origine de « l'avilissement du salaire ». Contre ces « Germains » et plus généralement ces étrangers qui enlèvent leur pain aux Français, sont des « vagabonds » et des criminels potentiels (les Italiens surtout)⁴⁶, « le patriotisme nous fait un devoir d'appuyer énergiquement les revendications des ouvriers des ports, des ouvriers maçons, de tous les travailleurs de nationalité française ». En avril 1889, le journal prend la défense des ouvriers des ports, « prolétaires dignes de toute la sollicitude de la presse républicaine » (« Ouvriers des ports », 5 avril 1889)⁴⁷.

Enfin, la xénophobie des ouvriers des ports et docks s'explique par un patriotisme ou un nationalisme propre d'ailleurs à une très large partie de la classe ouvrière française. Non loin de Marseille, dans les salins d'Aigues-Mortes, a eu lieu en août 1893 un véritable pogrom anti-italien

lors de la grève d'août 1900, il s'emploie à faire pression sur les entrepreneurs pour qu'ils acceptent la hausse salariale demandée par les ouvriers. Il déploie une intense activité auprès du préfet et du gouvernement, qui aboutit à une nouvelle charte du travail (« l'affiche rouge »), cf. Mireille Lartigue-Vecchié, *art.cit.*, p.154-155.

⁴³ AD BDR 1M882.

⁴⁴ *Le Petit Provençal*, 4 janvier 1888, éditorial « Main-d'œuvre étrangère » (Pierre Roux).

⁴⁵ *Le Petit Provençal*, 31 mars 1888, « Les étrangers », commentaire du rapport Pradon. Le 5 août, il est question d'une « invasion sans cesse croissante »...

⁴⁶ *Le Petit Provençal*, 29 juin 1888, « Les ouvriers étrangers ».

⁴⁷ Par la suite, le discours tend à se brouiller, à l'image d'un long article signé par Eugène Fournière le 9 décembre de la même année. Il reprend l'idée que les patrons français se servent des ouvriers étrangers pour procéder à « d'ignominieuses baisses de salaires » qui sont à l'origine des « haines violentes », des « rixes » et des « émeutes » faussement attribuées aux « antipathies de race et de nationalités ». Car en réalité, les responsables sont les patrons français, eux seuls tirent profit de ces rivalités sanglantes... Si le journal, en 1888, paraît favorablement disposé à l'idée d'une taxe ou de quotas, mesures envisagées pour lutter contre « une préférence non méritée à tous égards » et répondre « aux revendications légitimes des classes prolétariennes » (31 mars 1888), pour 1889 et 1893, les positions évoluent. A la taxe et aux quotas, on préfère une vraie politique de naturalisation (24 août 1889, « La naturalisation »).

Comme je l'ai montré dans ma thèse, le rejet des travailleurs étrangers est d'autant plus marqué que leurs qualifications sont faibles et que leur déracinement est fort. S'opposer aux Italiens permet donc aux ouvriers des ports et docks de d'affirmer à la fois leur appartenance à un groupe ouvrier et à la nation française. La xénophobie a pour fonction de cristalliser une double identité sociale et nationale, elle accélère leur « intégration » nationale et sociale, intégration étant pris ici au sens que lui a donné Norbert Elias⁴⁸. Pour les dockers marseillais, comme pour un très grand nombre d'ouvriers français, le « cosmopolitisme » est synonyme d'invasion, de concurrence et de chômage. Le nationalisme des ouvriers français n'a rien d'étonnant. Partout, à la Chambre des députés, dans la presse nationale, dans les revues prestigieuses, chez les économistes, les statisticiens, les démographes..., on peut entendre une dénonciation du cosmopolitisme, perçu comme l'origine de la dégénérescence de la France. Sur ce point, je me permets de renvoyer à ma thèse ou au livre qui paraîtra en février 2004.

D'une certaine manière, ces luttes qui se déroulent sur les quais de Marseille ont lieu un peu partout en France, avec les mêmes mots et souvent les mêmes pratiques sociales... Mais la xénophobie n'est pas irrémédiable, et, à Marseille plus qu'ailleurs peut-être, les rapports entre Français et étrangers évoluent, y compris sur les ports et les docks. Les luttes des uns contre les autres n'empêchent pas un rapprochement tout à fait important, qui, peu à peu, donne corps à l'internationalisme que professent les principaux responsables syndicaux et politiques du mouvement ouvrier.

2. L'INTERNATIONALISME : PROGRES ET LIMITES

Rapprochements entre ouvriers français et italiens

Très tôt, militants et responsables du mouvement ouvrier, conscients que les rivalités nationales entre prolétaires ralentissent la diffusion de leurs idées, entreprennent un travail pour diffuser les idées internationalistes. Comme l'a montré Pierre Milza dans sa thèse, les militants socialistes et anarchistes italiens de Marseille ont joué un rôle important dans le rapprochement des communautés française et italienne. Dès le début des années 1880, on trouve dans les archives des traces de luttes communes. C'est le cas lors de la grande grève d'avril 1883, que suivent 6000 à 8000 ouvriers employés à la manutention des marchandises pour le compte des Docks, des Compagnies maritimes et des armateurs. Le préfet, dans son rapport au ministre, note alors :

« Les Italiens, disposés d'ordinaire à travailler à tout prix ont, cette fois, pris part à la grève, soit qu'ils fassent volontairement cause commune avec les ouvriers français, soit que, ne se sentant pas les plus nombreux, ils redoutent de s'exposer à leur animosité. On a même remarqué que nombre d'Italiens

⁴⁸ Cf. *La Société des individus*, Paris, Fayard, 1991. Selon Elias, l'« intégration » est l'une des modalités du « procès de civilisation ». Par ce terme, il désigne un transfert des fonctions de contrôle, qui passent de la communauté villageoise, du domaine seigneurial, de la corporation ou de la classe à des « organisations étatiques hautement centralisées et de plus en plus urbanisées ». Ce transfert, qui s'accompagne d'une étatisation des sociétés, se traduit par processus d'individualisation (Elias évoque « l'isolement et la singularisation des individus dans les relations les uns avec les autres »), et entraîne la multiplication des liens d'interdépendance, de ce qu'il nomme les « chaînes invisibles ».

jouaient un rôle actif et se livraient à des actes d'intimidation. »⁴⁹.

A l'occasion de la grève d'avril 1883, une réunion (au moins) d'ouvriers italiens est organisée par Commandetti à la Tourette afin de les pousser « à se faire inscrire pour faire partie de la Chambre syndicale des ouvriers des ports » (1M929, note du 28 avril 1883). Dès le 15 avril 1883, le *Petit Provençal* évoquait ce rapprochement entre ouvriers français et italiens et citait Commandetti qui, en italien, s'était ainsi adressé à ses camarades français :

« Nous vous remercions de l'honneur que vous nous faites et nous ferons tous nos efforts pour nous en rendre dignes. Nous sommes étrangers ! venus sur le sol hospitalier de la France pour tâcher de gagner notre pain par notre travail. Nous ne voulons donc pas vous faire du tort, car ce serait méconnaître votre hospitalité, et c'est pour cela que nous avons quitté le travail en même temps que vous. Nous vous considérons comme des frères, et nous le sommes en effet par le même sang latin qui coule dans nos veines. Nous vous déclarons que nous sommes fermement décidés à ne reprendre le travail que lorsque nous le reprendrez vous-mêmes et aux conditions et prix que vous aurez cru à propos de débattre avec les patrons ».

Quelques jours plus tard, le même annonce fièrement que les Italiens ont été admis au Conseil de la Commission de la grève, et stigmatise violemment les Italiens qui travaillent toujours (« bâtards »). On entend alors les cris « Vive la France ! Vive l'Italie ! » et « Vive la fraternité » (*Le Petit Provençal*, 17 avril 1883).

En 1884, à Marseille, lors d'un « meeting des ouvriers sans travail » organisé par la Fédération des chambres syndicales, le président de séance, Antonin Fabre, lit une lettre déposée par un ouvrier français, pour qui « les travailleurs français doivent s'armer de bâtons et chasser les Italiens qui enlèvent le pain aux Français. » Après que la salle et Favre ont protesté, Paule Mink prend la parole pour dénoncer ce genre d'attitude, et affirme que « ce n'est que par la révolution que les travailleurs pourront améliorer leur sort »⁵⁰. La préparation des premiers défilés du 1^{er} mai, en 1890 et 1891, donne lieu, à Marseille notamment, à un travail important, des liens sont noués ou renforcés entre travailleurs français et étrangers⁵¹. La revendication d'un salaire minimum, « afin d'éviter la lutte fratricide qui règne parfois entre travailleurs du même métier », commence à être davantage diffusée. *L'Ouvrier syndiqué*, bulletin officiel de l'Union des chambres syndicales ouvrières des Bouches-du-Rhône, déplore en juin 1891 : « c'est profondément regrettable de voir, à la fin du XIX^e siècle, des nationaux se ruer contre cet ouvrier italien ou espagnol – c'est toujours un étranger – qui vient prendre place dans l'atelier, à côté de lui. Que de sourdes colères, alors ! » (1^{er} juin 1891, « Entente nécessaire »).

Un tournant important s'amorce en 1899-1900, avec la création de l'Union socialiste

⁴⁹ AD BDR 1M929, grève des ouvriers des ports et docks (mars-mai 1883).

⁵⁰ AD BDR 1M1478. Meeting tenu à la salle Blanchard, réunissant 800 à 1000 personnes, principalement des chauffeurs et des matelots, présidé par Antonin Fabre, avec pour assesseurs Celle et Maza, président de la Commission des Chauffeurs et Matelots, et pour secrétaire Philémon Gras.

⁵¹ AD BDR 1M1481, « entente internationale des travailleurs ».

italienne qui, avec Campolonghi notamment, joue un rôle essentiel dans la syndicalisation des ouvriers italiens et la promotion chez ces derniers de l'internationalisme⁵². La participation des ouvriers étrangers aux luttes syndicales augmente indiscutablement ; lors de la grève générale du port d'août 1900, après que les ouvriers italiens se sont solidarisés avec leurs camarades français, ces derniers suppriment de leurs revendications l'article relatif à l'application des décrets Millerand⁵³. T. Vertone a souligné le rôle pionnier du syndicat international des dockers, dans lequel les Italiens ont adhéré en masse : c'est un exemple pour les autres corporations. En février-mars 1901, lors de la grève du port déclenchée pour protester contre le refus d'embaucher des ouvriers étrangers, presque tous italiens et appartenant au Syndicat international, les provocations du syndicat national et la répression suscitent un mouvement de solidarité en faveur des grévistes de la part des organisations syndicales des autres métiers : bientôt, près de 22000 ouvriers participent à la grève... Le syndicat international s'est formé en septembre 1900, au lendemain de la grande grève des dockers, et, en moins de 6 mois, regroupe plus de 80% des ouvriers, dont une bonne moitié d'Italiens. Avec ses 3000 ou 3200 membres, il dépasse largement le Syndicat français (350 adhérents environ) financé par le patronat et peuplé de chômeurs et de marginaux. En avril 1901, on compte plus de 22000 grévistes, ce qui témoigne des nets progrès de l'internationalisme. Les autorités françaises ne s'y trompent pas, qui font alors expulser Campolonghi. En décembre 1907, signe des progrès de l'internationalisme, est créée une Fédération Internationale des Ouvriers des Ports Méditerranéens⁵⁴, dont l'objet est d'œuvrer au « rapprochement des ports français, italiens et espagnols ». L'année suivante, sous l'impulsion de Louis Rivelli⁵⁵, naît la Confédération générale des inscrits maritimes. En 1909, sous la houlette de la CGT, syndicats de dockers, inscrits maritimes, manutentionnaires, maîtres d'hôtels et garçons navigateurs, etc., signent un appel commun pour une « interfédération », qui porte en gros caractères « Vive l'entente internationale des Travailleurs ! »⁵⁶.

A partir des années 1905-1907, l'immense majorité des conflits du travail recensés,

⁵² Sur ce point, consulter le chapitre X de la thèse de P. Milza, *Français et Italiens à la fin du XIX^e siècle, Aux origines du rapprochement franco-italien de 1900-1902*, École Française de Rome, Rome, 1981.

⁵³ Teodosio Vertone, « Socialistes et mouvement ouvrier italiens dans la région marseillaise pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle », dans *Gli Italiani nelle Francia del Sud e in Corsica*, Milano, Franco Angeli, 1988, p. 97-105.

⁵⁴ AD BDR, 1M 1493. Voir aussi 1M887.

⁵⁵ Louis Rivelli s'affirme à Marseille à partir de 1901. En 1902, alors qu'il n'appartient pas à la CGT, il dirige la grande grève des inscrits maritimes. A plusieurs reprises, il s'oppose à Abel Manot, ancien ensacheur à la Compagnie des Docks et secrétaire général de l'Union syndicale des ouvriers des ports, docks et parties similaires (USOPD), qui compte en 1904 près de 13 000 adhérents. Manot contrôle le journal *L'Ouvrier des ports*. L'USOPD disparaît presque après le lock-out patronal et l'échec de la grève de 1904. En mai 1907, le Syndicat des Ouvriers des Ports, que dirige Manot, est exclu de l'Union des chambres syndicales de Marseille : Manot a estimé que le 1^{er} mai ne devait pas être chômé... Mais ce syndicat est désormais bien faible : refondé en 1911, il compte à peine plus de 800 adhérents. Les rivalités entre Manot et Rivelli d'une part, et entre Manot et Yvetot d'autre part, nuisent à l'évidence aux tentatives de reconstitution du syndicat, AD BDR 1M892.

⁵⁶ AD BDR 1M1495.

particulièrement dans le port, sur les docks, oppose syndiqués et non syndiqués, Jaunes et Rouges, se traduisant par des mises à l'index, des grèves éventuellement suivies de bagarres... La violence ne disparaît pas donc, mais on ne trouve quasiment plus de trace de rixes entre ouvriers français et italiens⁵⁷. En janvier 1910, la Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports, Manouvriers et Manutentionnaires en Marchandises de France et d'Algérie et la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, affiliées à la CGT, lancent un appel intitulé « pour l'interfédération » visant à réunir dockers et inscrits maritimes⁵⁸ qui s'achève par un vibrant « Vive l'entente Internationale des Travailleurs ! ». A partir de 1912-1913, le souci principal des autorités marseillaises, c'est l'importante agitation antimilitariste : dans les archives consultées, je n'ai rien trouvé sur les rapports entre Français et étrangers.

Les résistances à l'internationalisme

Cela dit, des résistances continuent à se manifester. En mai 1884, lors d'une réunion des ouvriers des Ports et Docks, un ouvrier nommé Rouvier prend la parole et « se déclare partisan du groupement syndical de toutes les forces ouvrières des Ports et Docks à la condition de chasser d'abord les étrangers des chantiers et combattre les syndicats internationalistes »⁵⁹. Le commissaire de police souligne que cette « péroraison est fort goûtée de l'auditoire qui avec unanimité applaudit l'orateur ». Nèble a bien du mal à réaffirmer sa position internationaliste... En 1902, peu après le Congrès national, est votée la création d'un seul syndicat des ouvriers des ports et docks de Marseille : c'est la Chambre syndicale des ouvriers des Ports, Docks et Parties similaires, dirigée par Manot. Il s'agit de rassurer tout une partie des ouvriers, irritée contre la main-d'œuvre étrangère, en limitant l'entrée des étrangers qui ne sont admis qu'à la condition d'avoir assuré une présence de deux ans sur les quais et de fournir un certificat d'immatriculation. Cette Chambre dispose d'un journal, *L'Ouvrier des Ports, Journal corporatif hebdomadaire*, qui en novembre, consacre un article à la « statistique étrangère » ; on y lit notamment ceci :

« certainement nous sommes des internationaux, car il faut l'être. Le syndicat patronal n'est-il pas internationaliste, lui ? Au même titre, pourquoi ne le serions-nous pas ? Mais que je sache, international ne veut pas dire lève toi que je m'y mette. Nous partageons assez volontiers, trop volontiers peut-être, mais nous avons la prétention de ne pas être éliminés complètement. (...) Nous implorons, nous demandons, que les embauches se fassent pour moitié notre élément, pour moitié l'autre ; n'osant pas exiger la priorité pour les français dans les appels »⁶⁰.

Dans le même numéro, dans un article rédigé en italien (« Internazionalismo »), est lancé un appel aux ouvriers italiens, les conjurant de ne plus être une main-d'œuvre docile et soumise. En 1903, lors de la grève d'avril, on craint à nouveau des tensions

⁵⁷ Un incident en décembre 1909 au bassin du Radoub, AD BDR 1M1495.

⁵⁸ Appel signé par Manot et Pajeau pour la première Fédération, par A. Rivelli pour la seconde, AD BDR 1M1495.

⁵⁹ AD BDR 1M882, rapport du commissaire de police du 5^e arrondissement.

entre Français et Italiens. Lors d'une réunion publique du Syndicat des inscrits maritimes, une violente querelle oppose Vaudo, président de ce syndicat et Grazini, du Syndicat national des ouvriers peintres gratteurs de carène : alors que le premier critique le fait que des ouvriers français aient pris de force la place d'ouvriers italiens au bassin du Radoub, le second vient à la tribune et « s'élève alors énergiquement contre les prétentions de l'élément étranger dont l'exclusivisme à l'égard des indigènes est inadmissible ». Son intervention est généreusement applaudie⁶¹.

Au total, même si la chronologie de ce processus varie selon les régions et les corporations⁶², on note au début du XX^e siècle de réels progrès dans la diffusion de l'internationalisme au sein de la classe ouvrière française ; ces progrès sont liés sans doute à la nette amélioration de la conjoncture économique, mais aussi à une syndicalisation croissante des ouvriers français et des travailleurs étrangers. A mesure que cette syndicalisation se développe, les tensions entre ouvriers français et étrangers diminuent. En France, les progrès de l'internationalisme sont liés aussi à l'arrivée d'une nouvelle génération de travailleurs ; de façon symptomatique, à la veille de la guerre, ces derniers s'unissent de plus en plus dans l'hostilité à l'égard d'un « adversaire » commun : les travailleurs coloniaux. En somme, à mesure que les étrangers les plus anciennement installés à Marseille sont intégrés, les autres étrangers, ceux qui sont fraîchement arrivés, sont à leur tour l'objet d'un fort rejet.

Ainsi, à Marseille, en août 1903, Rivelli, secrétaire général du Syndicat des inscrits maritimes, déclare-t-il au cours d'une réunion privée organisée pour discuter des questions devant être traitées au Congrès de Douarnenez, que « pour donner du travail à tous les inscrits, il conviendrait que les Arabes ne puissent être embauchés par les Compagnies »⁶³. Quelques années plus tard, des ouvriers italiens employés à la reconstruction de l'huilerie Maurel et Prem protestent contre l'embauche d'une quarantaine de manœuvres coloniaux, sous prétexte qu'ils sont « plus soumis et moins exigeants ». Le mécontentement s'exprime également dans une autre huilerie, Darier de Rouffio, qui a aussi recruté une quinzaine d'ouvriers arabes⁶⁴. En 1907, un rapport du commissaire spécial de Marseille souligne que « tous les anciens ouvriers se plaignent de ce que les quais sont envahis par un nouvel élément étranger » par opposition aux

⁶⁰ AD BDR, 1M 1488, 27 novembre 1902 .

⁶¹ AD BDR 1M1489, mars 1903.

⁶² Plus les qualifications sont importantes, plus le discours internationaliste semble présent, moins les ouvriers ont tendance à avoir des comportements xénophobes. Inversement, on constate que c'est chez les ouvriers les moins qualifiés, terrassiers, journaliers des ports de Marseille, etc., que ces comportements sont les plus répandus. La raison principale tient sans doute à ce que la concurrence est la plus forte parmi les manœuvres et les ouvriers peu qualifiés (prolétaires). De plus, les ouvriers plus qualifiés revendiquent leur place prédominante au sein du monde ouvrier, et bénéficient donc d'un statut en quelque sorte « supérieur ». Nul besoin de xénophobie par conséquent pour s'affirmer.

⁶³ AD BDR 1M1489.

⁶⁴ Les Algériens qui arrivent à partir de juin 1911 en Lorraine, à Auboué précisément, sont victimes de vexations de la part d'Italiens dans les travaux des mines, cf. le rapport du sous-préfet de Briey, 23 février 1914, cité par Serge Bonnet, *L'Homme du fer. Mineurs de fer et ouvriers sidérurgistes lorrains (1889-1930)*, Centre Lorrain d'Etudes Sociologiques, CNRS, Nancy, 1986, [Avec la collaboration d'Etienne Kagan et Michel Maigret], p. 162-164.

« étrangers qui sont depuis longtemps sur les quais » et qui, eux, sont assez bien acceptés parce qu'ils viennent aux réunions⁶⁵. En mars 1908, Manot et les dockers protestent contre les « embauchages favorisant d'une façon scandaleuse la main-d'œuvre étrangère ». Quelques mois plus tard, en octobre, lors du 16^e congrès national maritime, est émis un vœu relatif à l'embarquement des indigènes : l'emploi de ces derniers, précise-t-on alors, a placé « quelques milliers de Français en chômage forcé »⁶⁶. En février 1913, un mouvement de protestation s'organise (auquel participe Rivelli) contre « l'embarquement des indigènes à bord des navires », interprété comme une volonté, de la part des armateurs, de « chasser des navires du commerce les marins français »⁶⁷. À la veille de la guerre, dans les ports et docks, l'entente récente entre Français et Italiens se fait donc aux dépens des nouveaux arrivants, les Kabyles en particulier, ce qui prépare ainsi le terrain aux mouvements hostiles aux travailleurs coloniaux pendant la guerre⁶⁸.

Conclusion

L'exemple des ouvriers marseillais des ports et docks est instructif à maints égards. La xénophobie qui s'y manifeste s'explique en partie par les spécificités d'un milieu réputé pour son âpreté. Mais elle partage beaucoup de traits communs avec la xénophobie ouvrière qui s'exprime dans la France des années 1880-1890, xénophobie qui par ailleurs se structure en système et sature le « discours social » sur les étrangers. L'époque n'est pas à l'éloge du cosmopolitisme, bien au contraire : le nationalisme chante les vertus de l'attachement viscéral à la patrie et de l'enracinement identitaire. Grâce aux nouveaux instruments démocratiques mis en place par la République, l'écho des luttes des dockers contre la main-d'œuvre étrangère dépasse désormais les ports de Marseille : la presse locale rend compte des grèves et des revendications ouvrières, les autorités politiques (le maire est désormais élu...) jouent un rôle de médiation entre les ouvriers et les patrons mais aussi appellent l'intervention du gouvernement. Luttres locales et luttres nationales se nourrissent mutuellement.

Mais cet exemple montre également l'évolution des rapports sociaux : certes, le rejet violent de la main-d'œuvre étrangère s'accompagne d'un refus des valeurs du cosmopolitisme. Mais, peu à peu, malgré des résistances indéniables, les rapports entre Français et Italiens changent, grâce à l'action d'une poignée de militants qui s'attachent à faire prévaloir les intérêts communs aux prolétaires des deux pays. Le cosmopolitisme renaît, timidement mais sûrement, sous la forme de l'internationalisme. À la veille de la Première Guerre mondiale, sur les ports comme ailleurs, les luttes entre ouvriers opposent moins nationaux et étrangers que syndiqués et non syndiqués...

Enfin, il semble bien que le brassage des populations ne suffise pas à définir le

⁶⁵ 28 janvier 1907, AD BDR 1M 887.

⁶⁶ AD BDR 1M 887.

⁶⁷ AD BDR 1M892.

⁶⁸ Sur ce point, Laurent Dornel, « Les usages du racialisme : le cas de la main-d'œuvre coloniale en France pendant la Première Guerre mondiale », *Genèses*, n° 20, septembre 1995, p.48-72.

cosmopolitisme. Ce dernier n'est accepté que dans des conditions particulières, lorsque sont partagées un certain nombre de valeurs, quand il est articulé avec un projet politique, culturel ou philosophique. Le cosmopolitisme ne se décrète pas, il se construit chaque jour.