

Les armuriers de l'État, du Grand Siècle à la globalisation (1665-1989), Patrick Mortal. Lille, Presses universitaires du Septentrion, 2007, 335 pages

Patricia Toucas

Number 309, July 2008

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1021123ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1021123ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Association Recma

ISSN

1626-1682 (print)

2261-2599 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Toucas, P. (2008). Review of [*Les armuriers de l'État, du Grand Siècle à la globalisation (1665-1989)*, Patrick Mortal. Lille, Presses universitaires du Septentrion, 2007, 335 pages]. *Revue internationale de l'économie sociale*, (309), 100–101. <https://doi.org/10.7202/1021123ar>

Les armuriers de l'Etat, du Grand Siècle à la globalisation (1665-1989)

Patrick Mortal. Lille, Presses universitaires du Septentrion, 2007, 335 pages.

L'ouvrage de Patrick Mortal, issu d'une thèse de doctorat soutenue à l'université de Lille en 2004, évoque l'histoire d'un monde professionnel méconnu, celui des arsenaux de terre. Au cœur du système industrialo-militaire encadré par l'Etat, le groupe des ouvriers apparaît comme l'acteur principal d'une épopée qui commença dans les années 1660 pour s'achever en 1989.

Evoluant de statut en statut, sous la double responsabilité des entrepreneurs détenteurs d'un monopole de fabrication et des inspecteurs soucieux de l'intérêt public, ces ouvriers qualifiés et revendicatifs expérimentent précocement la notion de protection sociale liée à l'exercice d'une profession. Le statut de 1792 leur accorde la première retraite attribuée au personnel civil d'une entreprise, à l'âge de 50 ans après trente ans de travail au service de l'Etat. Au milieu du XIX^e siècle, la « masse de secours », constituée par les cotisations ouvrières et les contributions volontaires des entrepreneurs, s'apparente à la prévoyance mutualiste encouragée par le Second Empire. Le statut de 1897 leur octroie l'avantage des soins médicaux gratuits, auquel viennent s'ajouter les dispositions de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail. Par ailleurs, il est possible pour un ouvrier d'accéder à une certaine promotion sociale en « faisant carrière » au sein de ce système manufacturier dont ce n'est pas la moindre particularité.

D'abord écartés comme les fonctionnaires du droit syndical en 1884, les travailleurs de l'Etat s'appuient sur un réseau amicaliste et coopératif dynamique et efficace pour obtenir des avancées. Ils développent ensuite une forme de syndicalisme plutôt réformiste et fertile en œuvres sociales, à l'image de celui des ouvriers du livre, et ne se rapprochent de la CGT que lorsque celle-ci abandonne la voie révolutionnaire au cours des années 10. A l'approche de la Première Guerre mondiale, ils adoptent des positions

pacifistes particulièrement remarquées dans ce secteur sensible, qui se retrouve d'ailleurs à l'avant-garde des grèves du printemps 1917. Au passage, l'auteur écorne le mythe d'une accélération de l'émancipation des femmes employées dans la production de l'armement pendant les hostilités, en rappelant que celles-ci ont été renvoyées dans leurs foyers à l'armistice, avec l'assentiment de syndicats réticents à l'emploi féminin.

Après la Seconde Guerre mondiale, direction et syndicats sont appelés à coopérer pour la reconversion des arsenaux vers les productions civiles, jusqu'aux grandes grèves de la fin de 1947, très suivies dans le secteur, et à l'engagement massif des ouvriers dans les mouvements pacifistes au début des années 50. Le quotidien des luttes contemporaines fait l'objet de récits détaillés, amenant parfois le lecteur à se perdre dans une chronologie malmenée par le croisement des trajectoires individuelles, des évolutions propres aux établissements et des transformations nationales du secteur de l'armement.

Si l'approche socio-biographique des ouvriers est privilégiée, cette étude constitue aussi la première synthèse sur l'industrie armurière, au carrefour de plusieurs histoires, sociale, technique, militaire et économique. A ce titre, elle ouvre de nouvelles pistes de réflexion. Par exemple, la cartographie changeante de l'implantation des établissements donne à comprendre ce que les monographies ne suffisent pas à saisir : contrairement à la plupart des autres activités manufacturières, les arsenaux dépendent avant tout d'enjeux géopolitiques qui relativisent l'importance des ressources naturelles dans leur localisation. Pour la même raison, la modernisation de l'industrie militaire apparaît comme une nécessité permanente pour l'Etat, représenté dans les manufactures par les ingénieurs-inspecteurs. Tayloristes avant l'heure, ceux-ci se sont appliqués à rationaliser les modes de travail et à homogénéiser le système de production sur tout le territoire au tournant du XX^e siècle.

C'est sur un ton résolument engagé que Patrick Mortal restitue cette histoire longue d'une communauté professionnelle en voie de disparition,

au sein de laquelle des notions comme « utilité publique », « sens de l'Etat » ou « conscience ouvrière » prenaient toute leur noblesse. A l'heure où la vulgate libérale dominante tend à les reléguer dans l'oubli, on peut lui savoir gré de nous livrer une étude rafraîchissante et riche d'enseignements.

Patricia Toucas ●

**Taxis paris solidaires,
une histoire coopérative du taxi parisien
et du groupement Gescop**

Laurent Lasne. Editions Le Tiers Livre, 2007,
312 pages.

Le taxi est, par excellence, un révélateur de l'évolution sociale, économique et technique de la société et des luttes sociales qui la traversent. Dans *Taxis paris solidaires*, Laurent Lasne nous propose de découvrir une histoire coopérative du taxi parisien en retraçant l'histoire de ce métier et surtout des hommes qui ont mené la course sur la chaussée souvent glissante (et pas seulement du fait du pavage en bois de l'avenue des Champs-Élysées dans les années 1880). C'est aussi l'histoire du rapport entre capital et travail, ainsi que celle de la participation.

De l'ère de la traction hippomobile à celle du guidage par GPS, certains ont choisi de prendre « *la route alternative de la coopération* », comme le souligne Jean-François Morève, alors directeur de Gescop – la plus importante société coopérative française (Scop) en nombre d'associés –, dans son avant-propos.

C'est en 1872 que deux associations coopératives sont créées à Paris, mais il faut attendre la création de la Chambre syndicale des cochers de Paris en 1876 pour que la formule coopérative connaisse un développement plus marqué. La coopération et l'action collective concourent à l'émancipation des cochers pris entre le marteau (les compagnies de voitures de louage) et l'enclume (la réglementation et la police).

(14) Déclaration de M. Dardelle, cofondateur d'une des deux coopératives créées en 1872, au cours d'une audition par une commission d'enquête extraparlamentaire en 1883.

En 1886, on dénombrait vingt-quatre sociétés coopératives dans le département de la Seine. Le mode de répartition des bénéfices – « *Chez nous, on partage les bénéfices au prorata du travail*⁽¹⁴⁾ » – et les principes de solidarité – notamment par la création d'un fonds de secours – constituent les deux grandes singularités des coopératives. Ainsi, les statuts de la Continentale prévoyaient que le surplus, après versement d'un intérêt de 5 % au capital, était réparti de la manière suivante : 10 % pour le fonds de réserve, 25 % aux sociétaires, 60 % au prorata des journées travaillées et 5 % au fonds de secours.

L'arrivée à la fin du XIX^e siècle de l'automobile et son développement au début du XX^e vont bien sûr révolutionner le métier de taxi... et laisser sur le pavé les coopératives de cochers, qui seront ruinées, incapables de lever les capitaux pour investir. Laurent Lasne relève qu'en « *moins de dix ans, les principales compagnies de louage avaient substitué l'automobile aux chevaux* ». Et de poursuivre : « *Cette incursion rapide du cheval-vapeur eut pour principal effet d'accroître la dépendance des conducteurs par rapport au capitalisme industriel et financier, de telle sorte que la maîtrise du conducteur sur son outil de travail devint plus aléatoire.* » Autre effet : la concentration du marché autour de grandes compagnies. C'est en mars 1913 que la dernière coopérative de cochers – la Célérité – disparut, note l'auteur.

Dans les années 20, le « milieu » du taxi connut un certain nombre de scandales et d'escroqueries dus à « un goût de l'argent immodéré », ce qui entraîna la faillite de plusieurs sociétés d'assurance et laissa sans couverture les « petits propriétaires ». Pour faire face, trois cents adhérents du Syndicat des cochers-chauffeurs « inventèrent une réplique solidaire en créant, le 16 mars 1930, la Fraternelle automobile, la plus ancienne mutuelle d'assurance automobile ». Son slogan : « Être collectivement assureurs et individuellement assurés ».

Si l'élément structurant du marché est définitivement celui du rapport au capital, ce sont bien des hommes qui en ont tracé l'avenir et réinventé le métier, et plus particulièrement trois