

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

28-29 | 2003

Ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire

La mobilisation et les espaces de résistance : à propos de la politique de l'espace dans les ateliers ferroviaires d'Eveleigh (Sydney) des années 1920 aux années 1960

Mobilization and spaces of resistance: about the policy of space in Eveleigh railway workshops (Sydney), 1920's-1960's

Lucy Taksa

Traducteur : Marie-Françoise Sanconie



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1806>

DOI : 10.4000/rhcf.1806

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2003

Pagination : 438-460

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Lucy Taksa, « La mobilisation et les espaces de résistance : à propos de la politique de l'espace dans les ateliers ferroviaires d'Eveleigh (Sydney) des années 1920 aux années 1960 », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 05 janvier 2015, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1806> ; DOI : 10.4000/rhcf.1806

Tous droits réservés

La mobilisation et les espaces de résistance : à propos de la politique de l'espace dans les ateliers ferroviaires d'Eveleigh (Sydney) des années 1920 aux années 1960

Traduit par Marie-Françoise Sanconie

Le gouvernement des Nouvelles-Galles du Sud (New South Wales, NSW) acquit en 1879 un site de 124 hectares, à quatre kilomètres au sud du quartier d'affaires central de Sydney, pour y installer des ateliers ferroviaires. Entourés de cinq banlieues ouvrières, les ateliers d'Eveleigh furent construits en six ans. Ils entrèrent en fonction en 1887 ; on y assemblait, y réparait et y entretenait du matériel roulant d'importation et des locomotives à vapeur, et on y construisait des voitures à voyageurs et des wagons. Dès le début des années 1890, ils employaient plus de 2 000 ouvriers et, après que l'on se fût mis à y fabriquer des locomotives en 1907, la main-d'œuvre augmenta pour atteindre près de 3 000 personnes, un chiffre qui resta stable jusqu'au milieu des années 1950. À partir de cette date, les changements technologiques associés à l'utilisation du moteur Diesel entraînèrent une diminution progressive du nombre d'employés, si bien qu'il n'en restait plus que 300 lorsque les ateliers fermèrent en 1989¹.

Eveleigh était un site industriel où le pouvoir fut exercé tout autant par l'autorité bureaucratique de l'administration gouvernementale que par les travailleurs qui se sont engagés dans des luttes contre la direction des chemins de fer, pour défendre leurs conditions de travail et leurs salaires, et qui ont joué un rôle important dans le mouvement ouvrier. Certains sont devenus d'éminents hommes politiques du parti

1- Inventaire du patrimoine de l'État des NGS (NSW State Heritage Inventory), <http://www.heritage.nsw.gov.au> ; Ray Markey, *The Making of the Labor Party in New South Wales, 1880-1990*, Sydney, NSW University Press, 1988, p. 99-103 ; J.C. Docherty, *The Rise of Railway Unionism : A Study of NSW and Victoria c. 1880-1905*, mémoire de maîtrise non publié, Australian National University, 1973, p. 6-59 ; M. Guthrie, *History of Eveleigh Workshops*, Rapport non publié, p. 7 ; et « Correspondence : Assistant Chief Mechanical Engineer to F.P.H. Fewtrell, Works Manager », 14 avril 1955, State Rail Authority Archives (SRAA), A88/44 Box Society 3, p. 5 ; R.G. Preston, *The Eveleigh Locomotive Workshops Story*, Sydney, Australian Railway Historical Society, NSW Division, 1997, p. 16-17.

travailleuse, d'autres d'importants syndicalistes. Un petit nombre, essentiellement des communistes, furent à l'avant-garde du mouvement des comités des ateliers, qui était né à Eveleigh en 1926. À la fin des années 1930, la majorité des ouvriers des ateliers étaient membres de douze syndicats, dont les plus importants étaient le *Amalgamated Engineering Union* (AEU), l'*Australian Society of Engineers* (ASE), l'*Australian Railways Union* (ARU), le *Federated Ironworkers' Association* (FIA) [représentant les ferronniers], et la *Boilermakers Society* [représentant les chaudronniers]².

Pendant le siècle qu'a duré l'existence des ateliers d'Eveleigh, ces ouvriers se sont unis pour contester le contrôle exercé sur leur travail par le ministère des Chemins de fer de l'État³. Leur activisme revendicatif se manifesta le 2 août 1917 dans un exemple qui reste l'un des plus éclatants, lorsque 5 780 ouvriers refusèrent de travailler selon une version modifiée de l'organisation scientifique du travail mise au point par Frederick Winslow Taylor, connue localement comme le « système des cartes ». Une semaine plus tard, le nombre de grévistes était passé à 10 000, car la contestation avait touché d'autres types d'industries. Le 22 octobre, environ 97 500 ouvriers avaient rejoint le mouvement. 77 350 d'entre eux se trouvaient en Nouvelles-Galles du Sud, ce qui représentait environ 14 % de la main-d'œuvre de l'État. Au cours de ce conflit, des centaines de milliers de citoyens des Nouvelles-Galles du Sud se rassemblèrent dans des *meetings* de masse et des manifestations, afin de protester contre l'adoption du système par le gouvernement⁴.

Ce dernier répondit en recrutant des briseurs de grève dans les circonscriptions rurales et en renvoyant les grévistes des postes qu'ils occupaient dans les chemins de fer et les tramways. Ces manœuvres, accompagnées de nombreuses mesures coercitives, finirent par saper la résistance des ouvriers et conduisirent à une défaite totale de leur mouvement. En ce qui concerne les chemins de fer et les tramways, la contestation s'est officiellement terminée le 10 septembre 1917, entièrement aux conditions de la direction, mais les ouvriers du port,

2- Lucy Taska, « Pumping the Life-blood into Politics and Place : Labour Culture and the Eveleigh Railway Workshops », *Labour History*, n° 79 (novembre 2000), p. 11-34 ; Stan Jones, « Eveleigh – The Heart Of The Transport System », *Daily News : Feature for Transport Workers*, 19 janvier 1939.

3- Propriétaire du réseau de chemin de fer, réseau d'État (N.d.L.R.).

4- D. Coward, *The Impact of the War on New South Wales. Some Aspects of Social and Political History 1914-1917*, thèse de doctorat non publiée, Australian National University, 1974, p. 386-387, p. 389, p. 402 ; W. Jurkiewicz, *Conspiracy Aspects of the 1917 Strike*, mémoire de licence non publié, University of Wollongong, 1977, p. 2, 34-36 ; Lucy Takska, « Defence not Defiance : Social Protest and the NSW General Strike of 1917 », *Labour History*, n° 60 (mai 1991), p. 16-33.

les marins et les mineurs ne reprirent le travail qu'à la fin du mois d'octobre. À cause de cet échec, on a peu prêté attention aux luttes ultérieures que les ouvriers d'Eveleigh ont menées contre leur encadrement. Comparée à la grève générale de 1917, leur action dans les décennies suivantes a été passée sous silence. Mais malgré leur défaite, ces ouvriers ont continué à résister à l'autorité exercée par l'encadrement, et eurent recours la plupart du temps aux moyens d'action qui avaient caractérisé la controverse de 1917. Les rassemblements de masse et les manifestations ont contribué de façon importante à l'unité des ouvriers et à leur résistance tout au long du vingtième siècle⁵.

En examinant la nature de cette résistance, la façon dont elle a évolué avec le temps et ses résultats, cette communication explicite la problématique de l'interface entre le travail, le lieu et la mobilisation revendicative dans l'espace et dans le temps. Mon objectif premier consiste à démontrer d'une part que la résistance est déterminée par le sol sur lequel elle s'exerce et, d'autre part, que l'action ouvrière implique des pratiques de l'espace. Comment définir les pratiques spatiales de résistance ? Il s'agit de rituels collectifs au sens large, comme des défilés, des manifestations et des *meetings* de masse, qui cherchent à influencer la sphère publique et se déroulent dans le domaine public, dans ces lieux qui se distinguent des espaces privés de la maison et des espaces de proximité du voisinage et du travail en étant librement accessibles à tous les membres de la communauté⁶. Ces pratiques sociales collectives-là ont suscité un grand intérêt historique depuis les années 1960⁷. Par contre, on a peu examiné le rôle qu'elles ont joué dans les luttes

5- Lucy Taksa « Scientific Management and the General Strike of 1917: Workplace Restructuring in the New South Wales Railways and Tramways Department », *Historical Studies in Industrial Relations*, n° 4 (septembre 1997), p. 37-64.

6- Lyn H. Lofland, *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*, New York, Aldine De Gruyter, 1998, p. 9-10, p. 20.

7- Dan Coward, « Crime and Punishment: The Great Strike of NSW August to October, 1917 », in J. Iremonger ; J. Merrit ; G. Osborne (sous la dir. de), *Strikes : Studies in Twentieth Century Australian Social History*, Sydney, 1973 ; George Rude, *The Crowd in History: A Study of Popular Disturbances in France and England 1730-1848*, New York, Wiley, 1964 ; E.P. Thompson, « The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century », *Past and Present*, n° 50, février 1971, p. 76-136 ; E.P. Thompson, « Patrician Society, Plebeian Culture », *Journal of Social History*, été 1974, p. 282-405 ; F. Fox Piven, « The Social Structuring of Political Protest », *Politics and Society*, vol. 6, n° 3, 1977, p. 297-326 ; Colin Lucas, « The Crowd and Politics between Ancien Regime and Revolution in France », *The Journal of Modern History*, vol. 60, n° 3 (septembre 1988), p. 421-457.

entre ouvriers et direction à propos du processus de travail et de la capacité des travailleurs à s'engager dans des actions collectives sur leur lieu de travail.

Comment analyser le rôle des pratiques spatiales sur le lieu du travail ? Comment comprendre leurs liens avec les pratiques exercées dans le domaine public ? On peut tout d'abord considérer les luttes des ouvriers pour occuper des espaces stratégiques comme un moyen de promouvoir leurs propres intérêts collectifs. De telles luttes vont de pair avec la domination, l'autorité, le conflit et les pratiques spatiales de résistance. Il est nécessaire d'étudier les dimensions spatiales de la résistance car, comme Steve Pile le fait remarquer : « la résistance ne s'exerce pas seulement sur les topographies imposées par les technologies spatiales de domination, elle les traverse sous le nez de l'ennemi, cherchant à créer de nouvelles significations à partir des significations données. » En bref, la résistance implique de « s'approprier l'espace » et de le détourner « à d'autres fins », et cela non seulement « lorsque l'espace est refusé, circonscrit et/ou administré dans sa totalité », mais aussi « entre les espaces autorisés par les dirigeants »⁸.

Pile qualifie cette résistance comme étant « la politique du lieu ». Ce terme implique d'une part la définition de frontières autorisées, qui ont pour objectif de contenir les gens dans « des espaces strictement circonscrits », afin de contrôler leur utilisation de l'espace et de décider qui peut et qui ne peut pas occuper des espaces spécifiques. D'autre part, il induit la mobilisation des communautés de résistance, mobilisation qui a pour but de contester l'imposition des frontières. De ce point de vue, les frontières « ne sont pas fixes, imperméables et permanentes », mais constamment altérées par des luttes ayant pour but la définition de façons alternatives de vivre⁹.

Comment les ouvriers d'Eveleigh se sont-ils engagés dans la politique du lieu ? Pour répondre à cette question, il faut d'abord présenter un exposé préliminaire sur les pratiques spatiales sur le lieu de travail. Pour le propos de cette communication, elles seront rattachées à (1) l'aménagement de l'atelier et l'organisation spatiale de la production, qui restreignaient les ouvriers à des places précises, contrôlaient et réglaient leur façon d'accomplir leurs tâches ; (2) les *meetings* de masse dans des lieux précis qui défendaient les intérêts de tous les travailleurs ; et (3) les luttes entre l'encadrement et les ouvriers pour le droit de tenir

8- Steve Pile, « Introduction », in Steve Pile et Michael Keith (sous la dir. de), *Geographies of Resistance*, Londres, Routledge, 1997, p. 13, p. 15-16.

9- Pile, *ibid.*, p. 27-31.

de tels *meetings* dans ces lieux-là. Étudier ces trois pratiques spatiales étroitement liées permet de situer l'exercice du pouvoir, la coercition et la résistance collective dans un environnement physique du lieu de travail beaucoup plus vaste. Cela élargit le champ de l'impact entre pouvoir et résistance au-delà de l'atelier et du processus de production, car on peut démontrer comment les pratiques sociales étaient influencées par des stratégies d'encadrement et comment, à leur tour, elles influençaient les relations et les interactions entre ouvriers et encadrement, et aussi entre ouvriers¹⁰.

Mon but est de porter le regard plus loin que les manifestations les plus évidentes des conflits ouvriers, telles que les grèves et les *lock-out*, les grèves du zèle, les boycotts, l'absentéisme et le freinage, etc., et ainsi d'élargir notre vision des différents efforts entrepris par les ouvriers pour contester le contrôle de l'encadrement sur le processus du travail et les tentatives de la direction pour maîtriser le conflit ouvrier¹¹. En me concentrant sur les pratiques spatiales adoptées par les travailleurs d'Eveleigh, je veux d'une part mettre en évidence les méthodes plus indirectes qu'utilisait l'encadrement pour tenter de limiter la résistance des employés et, d'autre part, évaluer dans quelle mesure ces manœuvres ont réussi à empêcher la mobilisation, qui s'appuyait sur la notion de classe et de sa défense, par opposition aux intérêts nationaux.

Les pratiques spatiales

Selon Madeleine Hurd, l'espace « a été la première arène de protestation publique » où, dans de nombreux pays différents, des « groupes subalternes » « ont exprimé et imposé leurs économies morales », en soumettant les politiciens ou les employeurs coupables à la censure publique.

Au dix-neuvième siècle, poursuit-elle, les travailleurs ont montré qu'ils avaient conscience « du pouvoir inhérent à leur utilisation de l'espace, et ils l'ont exploité activement » en le rendant public, grâce à « des badinages de coins de rue [...] d'émeutes pour la nourriture, de marches

10- Sharon Zukin, *Landscapes of Power: from Detroit to Disney World*, Berkeley, University of California Press, 1991, p. 12, p. 16, p. 18-19 ; interview de Stan Jones réalisée par Lucy Taksa le 8 septembre 1983 ; interview de Stan Jones réalisée par Russ Herman en 1988 au nom de la *Combined Railway Unions Cultural Committee's Oral History Project*.

11- Stephen J. Deery et David H. Plowman, *Australian Industrial Relations*, 3^e édition, Sydney, Mc Graw Hill Book Co., 1991, p. 34.

et de festivals ». C'est dans ce contexte que la rue est devenue une « arène classique pour la protestation de la classe ouvrière »¹². En France, les grévistes du dix-neuvième siècle :

ont abandonné les machines, se sont rassemblés en foule devant les portes d'usine et ont défilé dans le quartier. C'était une véritable démonstration d'indignation, une déclaration publique disant aux propriétaires : « on ne peut pas nous pousser plus loin ! » Après plusieurs heures – ou plus rarement, plusieurs jours – de défilés avec tambours et drapeaux, leurs cortèges étaient dispersées par la garde nationale, ou l'armée¹³.

Cependant, ce n'est pas seulement au dix-neuvième siècle, et pas seulement en Europe, que l'administration a reconnu l'importance sociale de l'espace en essayant de contrôler les espaces publics, par des moyens idéologiques aussi bien que par des moyens physiques. À Sydney, pendant la grève générale de 1917, lorsque les ouvriers ont protesté contre l'introduction du système des cartes de travail et ont reproché au gouvernement des Nouvelles-Galles du Sud son soutien à ce système, l'administration gouvernementale a, elle aussi, essayé de restreindre l'utilisation de l'espace public par les ouvriers. Réagissant aux rassemblements de masse spontanés et aux manifestations qui eurent lieu, durant les premiers jours de cette contestation, dans des lieux ouverts et aux coins de rues traditionnellement fréquentés par des ouvriers, l'inspecteur de police donna l'ordre au Comité de défense de la grève de demander une autorisation pour les défilés à venir¹⁴. Cette tentative de contrôle des pratiques spatiales a été reproduite plus tard dans les ateliers ferroviaires eux-mêmes, et a donné lieu à des luttes continues pour l'espace où s'affrontaient l'encadrement, les ouvriers et leurs organisations ouvrières.

Comment la direction a-t-elle essayé de contrôler les pratiques sociales et comment les luttes pour l'espace ont-elles commencé ? Tout d'abord, les dispositions spatiales et administratives des ateliers permettaient à l'encadrement de contrôler les ouvriers. Ces dispositions

12- Madeleine Hurd, « Class, Masculinity, Manners, and Mores: Public Space and Public Sphere in Nineteenth Century Europe », in Elizabeth Faue (sous la dir. de), *The Working Classes and Urban Public Space : Special Issue of Social Science History*, dirigé par vol. 24, n° 1, printemps 2000, p. 75, p. 80-81.

13- Hurd, *ibid.*, p. 81.

14- Taksá, « Defence not Defiance », p. 16-33 ; R.W. Connell et T.H. Irving, *Class Structure in Australian History*, Melbourne, Longman Cheshire, 1980, p. 193.

avaient été renforcées et développées grâce au système de cartes de travail adopté en 1917, ce qui entravait les ouvriers d'Eveleigh dans leur action revendicative. Frank Bollins, qui a commencé à travailler dans les ateliers de voitures à voyageurs en 1934, raconte :

Les conséquences de la grève de 1917 restaient constamment présentes dans les esprits de beaucoup d'ouvriers [...] même jusqu'au début des années 1960. « N'oubliez pas les leçons de 1917 », nous répétait-on. « Ne sciez pas la branche sur laquelle vous êtes assis, ne faites pas ci, ne faites pas ça¹⁵. »

Stan Jones, qui a travaillé dans les ateliers locomotive d'Eveleigh dès la moitié des années 1920, dit à son tour que « à cause de la morosité qui régnait [...] à propos de l'éventualité d'agir après l'aventure de 1917, les arrêts de travail ont semblé être d'une grande nouveauté, en ce qui concernait les ateliers ». Une opinion partagée par Brian Dunnet, qui rejoignit son père à Eveleigh dans les années 1950¹⁶. C'est sur cette toile de fond que la mobilisation localisée, sous forme de rassemblements de masse organisés par les comités de base des ateliers et les syndicats, dans les ateliers et à leur proximité, devint un moyen majeur de défendre les intérêts collectifs.

En second lieu, et non sans relation, l'émergence des luttes pour l'espace apparaît comme la conséquence de ces grands rassemblements. En résistant aux efforts du ministère qui voulait définir où et comment ces rassemblements devaient avoir lieu, les employés d'Eveleigh ont mis en question le pouvoir de l'État et de la direction des Chemins de fer aussi bien que des différences qui régnaient parmi eux. Ils ont ainsi redessiné la topographie du sol sur lequel ils travaillaient.

Gérer les pratiques spatiales

C'est le système de cartes de travail, adopté par les ateliers de chemins de fer et de tramways en juillet 1917, qui a façonné la politique du lieu à Eveleigh dans les décennies qui ont suivi la grève générale. Les implications spatiales de ce système ont été clairement explicitées dans les déclarations publiques de ceux qui refusaient de travailler dans ces conditions, et qui ne s'y opposaient pas seulement parce que cela impliquait de mesurer le temps de chaque tâche « avec une montre », exerçait

15- Interview de Frank Bollins réalisée par Russ Herman en 1988 pour le *Combined Railway Unions Cultural Committee's Oral History Project*.

16- Stan Jones, 1988 ; interview de Brian Dunnett réalisée par Joan Ken, le 10 mai 1996.

un contrôle sur chaque individu et augmentait la surveillance – le tout ayant pour but d’obtenir un rendement supplémentaire – mais aussi parce qu’il restreignait les mouvements des ouvriers à certaines machines et à certains établis, où on leur « fournissait des moyens de communiquer avec le magasin des outils » et tout autre outil ou matériel dont ils avaient besoin¹⁷.

Ces revendications sur la nature de la carte de travail se sont avérées légitimes. En effet, les dirigeants du ministère des Chemins de fer ne mettaient pas seulement en place des moyens de contrôler le temps de travail mais aussi les dispositions spatiales que Taylor incluait dans son système¹⁸. La planification et le contrôle des performances de travail étaient renforcés d’une part par l’embauche de « sous-contremaîtres », qui apprenaient individuellement aux ouvriers à exécuter les tâches qui étaient les leurs et qui supervisaient leur travail et leur comportement général et, d’autre part, grâce à un système rudimentaire de distribution. À Eveleigh, l’atelier des machines était divisé en sections, et les machines étaient rassemblées de façon à réduire le transport et à permettre de concentrer les efforts. La commande séquentielle des tâches était également complétée par l’adoption d’outils mécaniques à grande vitesse, qui étaient étroitement associés au système tayloriste de gestion d’entreprise¹⁹.

Dans leur ensemble, ces changements apportés aux agencements et à l’organisation de la production limitaient la capacité des ouvriers à

17- *NSW Parliamentary Debates (PD)*, vol. 67 (1917-1918), p. 448, p. 491, p. 495-496, p. 500 ; *Sydney Morning Herald*, 8 août 1917 ; J. B. Holme, « The NSW Strike Crisis of 1917 », *Supplement to NSW Industrial Gazette*, vol. 13, n° 2, 1918, Appendice n° 7, p. 65.

18- Takska, « Scientific Management and the General Strike », p. 52-54 ; F. W. Taylor, « Shop Management » (1903), in F. W. Taylor, *Scientific Management*, New York, Harper & Brothers Publishers, 1947, p. 66, 93, p. 99-106, p. 127, 182 ; F. W. Taylor, *The Principles of Scientific Management*, New York, Harper & Brothers, 1911, p. 67, 70, 118 ; F. W. Taylor, « Taylor’s Testimony Before the Special House Committee » (1912), in F. W. Taylor, *Scientific Management*, p. 58, 108.

19- T.H. Houghton, « Presidential Address », *Proceedings, Royal Society of NSW*, vol. 52, 1917, p. 20 ; NSW Government Railways, « Eveleigh Locomotive Workshops », non daté, B253, SRAA, Sydney, p. 8 ; *Budget*, 1^{er} mai 1917, p. 278 ; 1^{er} novembre 1917, p. 37 ; F. W. Taylor, « On The Art of Cutting Metals », *Transactions, American Society of Mechanical Engineers*, vol. 28, 1906, p. 31-58 ; Mr. Justice Curlewis, *Royal Commission of Inquiry into the Effects of the Workings of the System known as the Job and Time Cards System introduced into the Tramways and Railways Workshops of the Railways Commissioners*, NSWPP, vol. 5-6, 1918, p. 10, p. 14-15, 17, 22, 39, 41, 47.

exercer leur liberté, à communiquer, à interagir et à collaborer entre eux. Comme un rapport d'administration sur Eveleigh le stipule :

En ce qui concerne les outils utilisés sur le tour, la foreuse ou d'autres machines, les opérateurs de ces engins ne sont pas autorisés à y affûter leur propre outil. Un personnel spécial est mis en réserve pour ce travail-là, et des cotes d'affûtage standardisées ont été mises en place, et non laissées aux caprices de l'individu particulier utilisant l'outil. Au lieu d'être bloqué au sein d'un groupe assemblé autour d'une meule, tout outil abîmé ou émoussé est apporté à cette section. Il est remplacé en quelques instants par un outil en bon état. Par conséquent la machine fournit davantage d'heures d'utilisation et on dispose d'informations plus fiables sur la conduite [sic] des diverses sortes d'acier utilisées pour les outils²⁰.

Les contraintes spatiales imposées par ces stratégies d'entreprise ont été décrites par W. J. Knight, un peintre de wagons âgé de cinquante-sept ans, qui a dit à la Commission royale chargée d'enquêter sur le système de cartes de travail, en 1918, qu'il n'avait plus le droit d'obtenir du matériel du magasin comme il le faisait « depuis trente ans »²¹.

Le syndicalisme a été également limité après la grève générale, car les ouvriers qui continuaient leur action revendicative sur leur lieu de travail « trouvaient qu'ils étaient harcelés par les nouveaux surveillants », et que « les activités syndicales ordinaires sur place » étaient sapées par le soutien du « Commissaire aux chemins de fer » (l'administrateur général du réseau d'État) à « ce qui était considéré à l'époque comme le syndicat du patron ou celui de l'administrateur général », formé en décembre 1917 et financé en toute légalité par le tribunal du travail [*Industrial Court*] des Nouvelles-Galles du Sud²². Dans ce contexte, les ouvriers du chemin de fer ont fondé des comités de base d'atelier, non officiels, avec plus ou moins de succès. Ils ont cessé de fonctionner après 1921, se sont reformés temporairement en 1926, puis sur une

20- Ministère du Chemin de fer des Nouvelles-Galles du Sud, *Report on Eveleigh Locomotive Workshops*, SRAA B253, non daté, p. 8. Les renseignements consignés dans ce rapport sur l'acquisition de certaines machines et l'exécution de grands travaux de constructions peuvent permettre de penser qu'il a été rédigé entre 1917 et 1920.

21- Curlewis, *Royal Commission*, p. 9, 27.

22- Interview, Stan Jones, 1988 ; Mark Hearn, *Working Lives : A History of the Australian Railways Union (NSW Branch)*, Sydney, Hale & Iremonger, 1990, p. 31 ; G. E. Patmore, « The Origins of the National Union of Railwaymen », *Labour History*, vol. 43 (novembre 1982), p. 44-52.

base permanente au début des années 1930. Ils ont ensuite continué à fonctionner dans les ateliers jusqu'au début des années 1970, jouant un rôle d'une importance capitale dans les luttes ouvrières et politiques et, également, dans les activités culturelles sur le lieu de travail²³. Ils concentraient leurs efforts sur des campagnes destinées à améliorer les conditions de travail, surtout en ce qui concernait les équipements sanitaires, mais l'un de leurs buts sous-jacents était de rétablir la culture du lieu de travail qui avait existé avant la grève de 1917 lorsque « l'adhésion obligatoire à un syndicat » était « nécessaire pour des relations amicales » entre travailleurs²⁴. À ce propos, les rassemblements de masse cherchaient à minimiser les différences d'organisation et de professionnalisme qui divisaient les ouvriers d'Eveleigh et restreignaient souvent leur capacité à mener une action ouvrière collective. Les comités d'atelier ont très bien marché. S'ils n'ont pas éradiqué les différences et les divisions, ni même les conflits entre syndicats, ils ont effectivement mobilisé la majorité des ouvriers qui assistaient invariablement aux rassemblements de masse qui étaient organisés et qui devinrent des fantassins actifs de la politique du lieu.

Géographie de la résistance

Les rassemblements d'ouvriers les mettaient régulièrement en contact les uns avec les autres, et fournissaient un moyen de communication dans un contexte dans lequel l'interaction était étroitement contrôlée par les agencements de la bureaucratie et de l'espace. Au début, les deux lieux les plus importants dans lesquels ils se tenaient étaient les portails d'entrée, au nord et au sud du site des ateliers. Les travailleurs employés sur le côté sud des voies ferrées, dans les ateliers des locomotives, se réunissaient à l'entrée de Boundary Street, dans la banlieue de Redfern. Ceux qui étaient employés du côté nord, dans les ateliers et les magasins de voitures de voyageurs, wagons et peinture, se réunissaient à l'entrée qui se trouvait au carrefour des rues Codrington et Wilson, à Darlington. Ces deux espaces étaient des lieux stratégiques dans lesquels les ouvriers exerçaient leur pouvoir collectif, exprimaient leur indignation contre l'administration du chemin de fer,

23- G.A. Patmore, *A History of Industrial Relations in the NSW Government Railways: 1855-1929*, thèse de doctorat non publiée, Université de Sydney, 1985, p. 357-358 et 439-446 ; interview, Stan Jones, 1988 ; Alan Wilson, « The railway shop committees' struggle », *Fifty Years of Struggle*, vol. 1, p. 45-46 ; Alan Wilson, « Australia's First Shop Committees », *The Modern Unionist*, juin 1971, p. 39-40.

24- *The Railroad*, 30 août 1938, p. 8.

le gouvernement et les patrons en général, et luttèrent pour défendre des moyens alternatifs de travailler et de vivre. Parce que ces portes se trouvaient officiellement à l'extérieur de la propriété du réseau de chemins de fer, les ouvriers pouvaient s'y réunir sans que l'administration puisse exercer la moindre contrainte²⁵.

Après la débâcle de 1917 les *meetings* ont eu tendance à tourner autour de plaidoyers pour le syndicalisme ouvrier. En 1919, W.T. Corcoran, organisateur auprès du syndicat *Workers' Industrial Union of Australia*, prenait la parole devant des ouvriers rassemblés à la porte de Boundary Street à l'heure du déjeuner, afin de défendre l'unité entre ouvriers qualifiés et ouvriers non qualifiés. Plus tard, en juin 1925, ces rassemblements furent dominés par le *Australian Railway Union* (ARU). L'un des organisateurs prenait la parole devant « un bon nombre d'ouvriers qui prenaient leur déjeuner à l'intérieur des ateliers, pour parler de l'opportunité, pour les ouvriers des chemins de fer, d'avoir leur propre syndicat »²⁶. En septembre 1926, la fréquence de tels rassemblements avait augmenté parallèlement au regain de vitalité des comités de base²⁷. Mais si les ouvriers pouvaient exercer leur autonomie dans les rues qui se trouvaient à l'extérieur des portails d'entrée, leurs droits sur l'espace à l'intérieur du site d'Eveleigh étaient limités et, de plus, il fallait se battre pour eux car ils n'étaient pas acquis.

Afin de triompher de ces obstacles, les ouvriers employés du côté des locomotives se mirent à organiser des *meetings* dans une grande zone en plein air devant le poste de secours, facilement accessible parce qu'il se trouvait à mi-chemin du bâtiment de l'atelier principal et pas très loin du nouveau bâtiment des locomotives au Nord, de la fonderie au Sud, des hangars de la grande halle de montage et des remises du dépôt à l'Ouest. Les ouvriers qui travaillaient dans le magasin principal du chemin de fer, de l'autre côté de la voie ferrée, tenaient des réunions dans leur salle de repas. Et c'est là qu'en 1926 éclata un conflit avec la direction, lorsque le chef des magasins (*Head Storekeeper*) et l'inspecteur des magasins (*Controller of Stores*) firent savoir à l'organisateur d'ARU, Harry Melrose, qu'il « n'avait pas le droit d'être là ». Melrose ne se laissa pas impressionner. Il continua la réunion jusqu'à ce que retentisse le sifflet signalant la fin de la pause repas, parce que, selon lui, le syndicat avait « légalement et moralement » le droit de tenir des *meetings* pendant l'heure des repas, qu'il décrivait aussi comme le temps libre

25- Interview Stan Jones, 1988.

26- *OBU*, 1^{er} avril 1914, p. 4 ; 1^{er} avril 1919 ; *Railway Union Gazette*, 11 juillet 1925, p. 15.

27- *Railway Union Gazette*, 10 septembre 1926, p. 11.

des « esclaves ». Il était vraiment étrange, disait-il, « que le patron puisse décréter comment ce temps-là devait être utilisé ». Cet affrontement donna le signal de nombreuses tentatives de contrôle des pratiques spatiales des ouvriers. En fait, lorsqu'un organisateur du syndicat des chaudronniers ignora les objections faites par le directeur des ateliers et continua à haranguer un rassemblement pluri-syndicaliste, les administrateurs des chemins de fer le traînèrent au tribunal pour « s'être trouvé sans permission et en toute conscience sur la propriété du chemin de fer ». Mais le magistrat rendit un non-lieu²⁸.

Pendant ce temps, les ouvriers employés dans les ateliers voitures et wagons tenaient des *meetings* sur une énorme terrasse à l'intérieur de la scierie. Ils étaient informés du rendez-vous grâce à « quelqu'un [qui] circulait avec un morceau de craie » et écrivait la date et l'heure de la réunion, ainsi que « quelques mots sur » le sujet dont on parlerait. En 1929, le journal d'ARU, le *Railroad*, rapporta que le chef des ateliers voitures et wagons « a manqué d'avoir une apoplexie » lorsque les employés lui dirent que le secrétaire du syndicat de l'État était arrivé pour prendre la parole à un *meeting*, à l'heure du déjeuner²⁹. Mais, selon Stan Jones, la plus grande aversion de l'administration allait au comité de l'atelier voitures, dont les *meetings* entretenaient des liens avec le *Labour Council* et mobilisaient des ouvriers dans de nombreuses spécialités et appartenant à divers syndicats³⁰. Ces comités défendant la classe ouvrière, et non des identités et des intérêts de section, ils étaient considérés comme politiques par les administrateurs des chemins de fer qui, le 11 mars 1930, interdirent officiellement aux représentants syndicaux de prendre la parole lors de rassemblements d'employés dans les locaux de la compagnie³¹.

Le fait que des organisateurs de la *Federated Ironworkers' Association* aient parlé à l'entrée du site, en 1928, de l'intérêt que présentait pour les ouvriers l'adhésion au syndicat, illustre à quel point le ministère disposait d'une autorité réelle sur l'espace, pouvait imposer et contrôler les frontières spatiales³². Cependant, ce serait une erreur de conclure qu'une

28- *Ibid.* ; *The Ironworker*, n° 2, 1^{er} janvier 1928, p. 14 ; *The Railroad*, 10 juin 1929, p. 5 ; Redfern Branch Report, *Quarterly Report of the Federated Society of Boilermakers and Iron Shipbuilders of Australia*, vol. 6, n° 59 (octobre 1929), p. 137.

29- *The Railroad*, 10 juin 1929, p. 5.

30- Interview Stan Jones, 1988. Interview de Frank Bollins réalisée par Lucy Taksá le 10 août 1998.

31- *The Railroad*, 10 avril 1930, p. 22.

32- *The Ironworker*, 1^{er} janvier 1928, p. 14.

utilisation continue de la zone des portes pour des rassemblements de masse reflétait le pouvoir total du ministère sur l'espace. Comme le montre la campagne soutenue de l'ARU pour obtenir le droit de tenir des *meetings* à l'intérieur des ateliers à l'heure du déjeuner, les ouvriers tentaient de repousser les frontières territoriales définies par le pouvoir. De plus en plus, également, ils contestaient les frontières spatiales autorisées en délimitant des lieux stratégiques dans lesquels ils pouvaient exercer un certain degré d'autonomie³³.

La lutte pour le droit de tenir des réunions était fondamentalement liée à la lutte à propos des processus de travail. La plupart des rassemblements de masse tenus à la fin des années 1920 portaient sur l'utilisation de la carte de pointage et du paiement de *boni*, mis en place dans les ateliers en 1917 et 1918. De plus, prenaient part à ces *meetings* non seulement des groupes particuliers d'ouvriers ou tel ou tel syndicat, mais aussi des représentants du *Labor Council*, et des membres de nombreux syndicats différents, comme la *Boilmakers Society*, la *Amalgamated Engineering Union* (AEU), la *Australian Railways Union* (ARU), la *Federated Ironworkers' Association* (FIA) et la *Coach Makers' Union*, et ceci malgré l'étendue des différences politiques et professionnelles qui les opposaient. En 1931, au cours d'une *meeting* organisé par la *Australian Railways Union* (ARU) et la *Federated Ironworkers' Association* (FIA), il fut décidé de tenir des réunions d'atelier hebdomadaires afin d'obliger les chemins de fer à abandonner le système de la carte de pointage, décrit comme « une sérieuse menace pour l'ensemble des membres du mouvement syndicaliste ». Cet appel à l'action mobilisa aussi les réseaux politiques. Ceux qui assistèrent à la réunion exigèrent que le gouvernement travailliste des Nouvelles-Galles du Sud récemment élu « prenne des mesures immédiates » pour éradiquer ces systèmes de gestion. Et, une année plus tard, le Premier ministre travailliste du pays, Jack Lang, leur donna satisfaction³⁴.

C'est dans ce contexte que l'encadrement intensifia sa campagne pour contrôler l'utilisation stratégique de l'espace des ouvriers. Le 4 décembre 1931, un rassemblement commun du Syndicat des chemins de fer australiens (ARU) et de la *Amalgamated Engineering Union* (AEU) fut interrompu par plusieurs dirigeants du ministère, au prétexte que l'autorisation spéciale de tenir ce *meeting* n'avait pas été accordée, alors

33- Pile, *op. cit.*, « Introduction », p. 14.

34- *The Ironworker*, mai-juillet 1929, p. 32 ; *The Railroad*, 10 mars 1931, p. 10 et 10 décembre 1931, p. 5 ; J.T. Lang, *The Great Bust : The Depression of the Thirties* (1962), Leura, McNamara's Books, 1980, p. 302-305.

qu'elle était devenue obligatoire depuis le dernier rassemblement précédent. Ce genre d'obstruction était caractéristique des années 1930. En février 1933, une délégation pluri-syndicaliste protesta auprès de l'administrateur général des chemins de fer, T.J. Hartigan, et de son chef du Personnel, W. Funnel, contre une autre circulaire qui interdisait les *meetings* syndicalistes sur la propriété du ministère. De même, au début de l'année 1935, les administrateurs de la compagnie décrétèrent que les comités d'atelier ne seraient pas autorisés à se rassembler sur leur lieu de travail, parce que les syndicats s'étaient plaints à la direction que les comités d'atelier usurpaient leurs fonctions. Le journal du Syndicat des chemins de fer australiens (ARU), *Railroad*, riposta en affirmant que les comités d'atelier contribuaient à abolir les différences qui divisaient les ouvriers³⁵. Il devenait clair que le point de contact entre pouvoir et résistance, entre les tactiques pour « diviser pour régner » élaborées par le ministère et les efforts du comité d'atelier et du syndicat pour unir les ouvriers dans une action collective avait des conséquences territoriales.

Nouvelle topographie de la lutte : la création de la place rouge

Les rassemblements de masse avaient permis aux employés d'Eveleigh de redessiner la topographie du terrain sur lequel ils avaient engagé la lutte pour leurs droits, parce qu'ils avaient généré des liens de classe qui unissaient entre elles toutes les spécialités, les divers syndicats, et égalisaient les relations spatiales entre les différentes parties des ateliers. En 1938, lorsque les administrateurs des chemins de fer ont fait paraître un édit interdisant aux ouvriers de pendre leur pause traditionnelle pour le thé à 9 h, ces derniers se réunirent immédiatement en masse dans les ateliers voitures et wagons. Mais, au lieu de rester dans les ateliers, « un flot d'hommes se dirigea vers le portail de Wilson Street », où les délégués des comités d'atelier et des représentants de l'ARU, de l'AEU et de la FIA annoncèrent une campagne pluri-syndicaliste contre cette attaque de ce qui était leur « coutume depuis trente ans »³⁶.

Ces *meetings* aux marges d'Eveleigh façonnèrent une grande partie du paysage politique de Sydney. Jim Scullin, le chef de l'opposition au parti fédéral travailliste, choisit la porte de Boundary Street pour s'adresser aux ouvriers d'Eveleigh, dans le cadre de sa tournée électorale, en 1928, ce qui fit gagner huit sièges parlementaires à son parti. Un

35- *The Railroad*, 10 décembre 1931, p. 5 ; 10 avril 1933, p. 8 ; 10 avril 1935, p. 10 ; 10 mai 1935, p. 12.

36- *The Labor Daily*, 11 novembre 1938, p. 5 ; *The Railroad*, 15 novembre 1938, p. 14.

an plus tard, Scullin remporta les élections et devint Premier ministre. En 1934, Jack Lang, le leader du parti travailliste des Nouvelles-Galles du Sud, prit lui aussi la parole à Eveleigh³⁷.

L'utilisation des portails d'entrée d'Eveleigh pour de tels *meetings* politiques a effectivement fait passer le champ limité du lieu de travail dans le domaine public, contribuant ainsi à confondre ces zones avec les luttes mêmes pour l'espace sur les lieux de travail. Lorsque Lang entreprit de faire un discours sur sa politique ouvrière à la porte de Boundary Street en 1937, la personne en charge d'amplifier la voix de Lang en utilisant l'électricité de la loge d'Eveleigh « lui coupa la chique ». Cet événement marqua une étape cruciale dans la politique de lieu d'Eveleigh. Pour empêcher qu'une telle réglementation de l'espace ne soit exercée à l'avenir, les activistes du comité d'atelier lancèrent une campagne pour « le droit de parler librement dans les ateliers », un droit que Stan Jones pensait « être finalement obtenu dans la pratique sinon reconnu ouvertement par l'administration »³⁸.

Comment ce résultat a-t-il pu être atteint ? Tout d'abord, les ouvriers ont ignoré les interdictions récurrentes de la direction. Même s'ils devaient souvent déplacer leurs *meetings* à l'extérieur, devant les portails d'Eveleigh, ils continuaient d'en organiser dans les ateliers. Cela faisait partie de leurs efforts pour empêcher les conditions actuelles de se détériorer, pour obtenir un meilleur salaire³⁹, pour lutter contre le syndicat approuvé par la direction qui fut créé en 1939⁴⁰, contre l'introduction d'un nouveau système de *boni* et de chronométrage, la même année⁴¹, et contre des conditions de travail difficiles, notamment dans l'annexe munitions qui fut ajoutée aux ateliers des locomotives lors du deuxième conflit mondial⁴².

37- « Mass rally of Eveleigh railway workers listen to an election speech from Jack Lang at Redfern, 22 août 1934 », *Sydney : At Work and Play Photographic Collection*, Still 00354, Mitchell Library, Sydney ; « They will Vote For Labor To-morrow », Photographie des ouvriers d'Eveleigh en train d'écouter un discours électoral de J.H. Scullin, chef du *Federal Labor Party*, *Barrier Daily Truth*, 16 novembre 1928.

38- Interview Stan Jones, 1988 ; *The Railroad*, 17 août 1937, p. 2.

39- *The Railroad*, 10 février 1932, p. 2 ; 29 juin 1937, p. 11 ; 27 juillet 1937, p. 1 ; 1^{er} avril 1941, p. 5 ; 8 avril 1941, p. 1 ; 15 juillet 1941, p. 1 ; *Eveleigh News*, 1954-1972.

40- *The Railroad*, 7 février 1939, p. 1 ; 14 février 1939, p. 2 ; 21 mars 1939, p. 2.

41- *The Railroad*, 4 avril 1939, p. 2.

42- *The Railroad*, 23 mai 1939, p. 5 ; 30 mai 1939, p. 7 ; 11 mars 1941, p. 1 ; 1^{er} juillet 1941, p. 3.

En second lieu, ils mirent au point une stratégie plutôt ingénieuse pendant la guerre, afin de contester le contrôle sur l'espace exercé par l'encadrement et les contraintes supplémentaires que cela faisait peser sur leurs déplacements, mesures que la direction imputait aux nécessités de la guerre. Au début de l'année 1942, le secrétaire du conseil des comités des ateliers d'Eveleigh entreprit de faire pression sur le gouvernement fédéral travailliste pour obtenir le droit de former des « unités volontaires de défense » et pour défiler dans les ateliers pendant les heures de travail. En mars, le secrétaire adjoint du comité des ateliers Locomotives d'Eveleigh écrivit au Premier ministre, John Curtin, pour affirmer que la constitution d'un corps de défense volontaire dans les ateliers aiderait à former les ouvriers pour « sauvegarder les ateliers dans lesquels ils travaillent », et aider à la défense générale du pays. Une fois cette requête approuvée, le journal *Railroad* écrivit donc que cette décision garantissait le droit de tenir des réunions syndicales pendant la pause déjeuner. C'est sur cette base que les comités d'atelier « ouvrirent de plus en plus leurs réunions », et obtinrent ce que Bob Matthews qualifia de « quelques concessions par-ci par-là »⁴³.

En troisième lieu, malgré leur réticence à engager une action de grève après 1917, les employés d'Eveleigh sont parvenus à un véritable contrôle d'un espace particulier. À la fin des années 1940, la place du poste de secours restait étroitement associée aux luttes des ouvriers à propos du processus de travail et à leurs efforts pour protéger et défendre non seulement leurs intérêts de section mais aussi leurs intérêts de classe et pour développer les droits des travailleurs. En fait, la capacité de ces derniers à définir leur territoire et à donner un nouveau symbole à cet espace se reflète dans le nouveau nom qu'ils ont donné à ce territoire. Au moment même où le nouveau gouvernement fédéral de Menzies, qui avait remporté les élections, s'en prenait au parti communiste australien et à ses membres, dont certains étaient particulièrement en vue dans les comités d'ateliers d'Eveleigh, la place du poste de secours devint la « Place rouge »⁴⁴.

43- Correspondance : Alan Wilson au ministre des Armées, 24 février 1942 ; Thos. Simes à John Curtin, 6 mars 1942, Formation d'unités VDC aux ateliers ferroviaires, MP 508/1 286/701/982, National Archives of Australia ; *The Railroad*, 10 mars, 1942, p. 1 ; Interview de Bob Matthews réalisée par Joan Kent le 20 février 1996.

44-Ken Buckley et Ted Wheelwright, *False Paradise : Australian Capitalism Revisited*, Melbourne, Oxford University Press, 1998, p. 238-242, p. 247-252.

La place rouge est un élément important pour mieux comprendre le processus par lequel un « groupe de gens reliés dans l'espace » a modifié le point d'impact entre pouvoir et résistance. Grâce aux pratiques spatiales qu'ils y exercèrent, les ouvriers firent de la place rouge un lieu stratégique dans lequel ils contestaient le contrôle de l'encadrement sur l'espace et sur les frontières qu'il leur imposait. Ils s'étaient tout d'abord approprié cet espace pour jouer au rugby pendant l'heure du déjeuner. Mais, peu à peu, ils le détournèrent à d'autres fins ouvrières, si bien qu'il devint partie intégrante de leur résistance, à l'image des portails d'entrée, et se définissait comme un lieu où ils luttèrent pour « définir des alternatives de vie et de travail »⁴⁵. Bob Matthews et Jack Bruce ont tous deux affirmé que la place du poste de secours avait été rebaptisée place rouge « parce que les réunions syndicalistes s'y tenaient et que le mouvement syndicaliste était assez lourdement sous contrôle communiste ». « C'est comme ça qu'elle est devenue, rouge – d'où le nom de place rouge. » Cette opinion a été réitérée par ceux qui avaient été actifs dans les comités d'ateliers. Selon leurs propres termes, la place rouge « était le lieu où les révolutionnaires se réunissaient »⁴⁶.

Les rassemblements de la place rouge étaient généralement organisés par les responsables du comité d'atelier. Selon Syd Kain, des délégués informaient les ouvriers qu'il y allait y avoir un *meeting* en écrivant des annonces à la craie « dans l'atelier, dans les rangs du milieu ou sur un tableau, disant : "Il y a une réunion au Square à midi dix", ou quelque chose comme ça, et alors tout le monde venait ». Jeff Aldridge se souvient avoir dit :

à d'autres gars où il fallait écrire l'annonce. Charlie Simpson l'écrivait dans l'atelier des chaudières, Harry Lawrence ou Ted Clifford ou quelqu'un d'autre l'écrivait dans l'atelier des forgerons [...] à la Nouvelle Loco un gars qui s'appelait Georgie Cooper [...] écrivait les pancartes pour nous, là-bas. Mais ça marchait dans tous les ateliers, tout le monde était informé⁴⁷.

45- Pile, *op. cit.*, « Introduction », p. 16 ; Zukin, *Landscapes of Power*, p. 12, p. 16, p. 18-19 ; interview de John Barnes réalisée par Lucy Taksa le 31 mars 1999.

46- Interview collective comprenant : Bill Driver, Frank Bollens, Gordon North, Bob Matthews, Bill Leech, Jack Bruce, Bob Rhymes, réalisée par Lucy Taksa à Eveleigh le 17 novembre 1996, filmée par Summer Hill Media pour le ministère de la Ville et de l'Urbanisme des Nouvelles-Galles du Sud ; interviews de (Jack) John Robert Bruce le 25 mars 1996 et de Hal Alexander le 15 avril 1996, réalisées par Joan Kent ; interview Frank Bollins, 1998 ; interview Bob Matthews, 1996 ; interview collective de Jeff Aldridge, Syd (Spencer) Kain, Jack Lloyd, John Lee, Bob Rhymes réalisée par Lucy Taksa le 5 mars 1999.

47- Conversation enregistrée entre Jeff Aldridge et Syd (Spencer) Kain le 14 mars 1999.

Bob Rhymes, qui devint membre du service d'ordre du syndicat dans les ateliers et membre actif de comité d'atelier au début des années 1950, peu après son arrivée du Royaume-Uni, déclara qu'une fois par mois on envoyait deux délégués prendre la parole à des *meetings* sur la place rouge. En général, ces réunions rassemblaient les ouvriers qui avaient « payé environ 10 pence par an » pour être affiliés aux comités, ainsi que « d'autres gens intéressés »⁴⁸.

Des syndicats organisaient également des réunions dans ce lieu autour de leur programme, dans le cadre de leurs propres campagnes. Mais « s'il y avait une question [...] qui concernait l'ensemble de la main-d'œuvre [...] et la classe ouvrière elle-même, un *meeting* pluri-syndicaliste était organisé. Selon Jack Bruce, si quelqu'un proposait « de faire un arrêt de travail ou quelque chose comme ça, à propos d'une question quelconque, comme les salaires, par exemple, si cela prenait des allures de campagne [...] on nous présentait des options sur la place du poste de secours » et les oppositions étaient mises sur le tapis, quelles qu'elles soient. Bruce affirme que « C'étaient des orateurs plutôt agressifs et ils mettaient les gens de leur côté d'une façon plutôt agressive aussi ». Une fois le vote terminé, dit Bob Rhymes, « en général, la décision de la majorité était acceptée comme [...] exécutoire »⁴⁹.

Suivant la pratique établie durant les années 1930, les ouvriers « devaient s'adresser au directeur pour obtenir la permission de tenir un *meeting* », et le directeur des ateliers « passait alors un coup de fil au siège, en ville ». Jeff Aldridge, l'un des activistes les plus importants du comité d'atelier dans les années 1940 et 1950, déclarait que « la place rouge était utilisée uniquement pour des questions intérieures », concernant les équipements qui étaient épouvantables, et également pour des réunions pluri-syndicales, qui ne risquaient guère de provoquer une action de grève. Selon Louie Cavelieri et Vince Russo, interrogés sur les années 1950 et 1960, si les *meetings* de la place rouge étaient liés à un conflit existant ou imminent, la direction refusait la permission de se réunir et les ouvriers se dirigeaient vers les portails d'entrée. De même, si au dernier coup de sifflet signalant la fin de la pause déjeuner, les associations de syndicats recommandaient un arrêt de travail ou si une réunion n'était pas terminée, « quelqu'un déclarait le *meeting* ajourné » et les ouvriers se dirigeaient vers la porte de Boundary Street. Lors de tels *meetings*, poursuit Jeff Aldridge, « il fallait rester à l'extérieur du portail

48- Bob Rhymes, interview collective, 1996.

49- Interview Jack Bruce, 1996 ; Bob Rhymes, interview collective, 1996.

et les micros étaient placés exactement à l'intérieur de la porte et reliés au poste du gardien pour que les gens entendent l'orateur »⁵⁰.

Ce mouvement entre la place rouge et « le portail » allait non seulement à l'encontre des technologies spatiales de domination à l'intérieur des ateliers mais mettait aussi en évidence les inconsistances et les ambiguïtés des frontières autorisées qu'imposait l'encadrement. Ainsi Bob Rhymes déclarait que pour « Dieu sait quelle raison l'administrateur général des chemins de fer avait décrété que les « portails » ne faisaient pas partie de la propriété de la compagnie » ; Jack Bruce et Keith Johnson constataient quant à eux que les *meetings* se tenant devant les portails étaient techniquement « en dehors du lieu de travail, tant que l'orateur se tenait à l'extérieur des grilles. » Ce qui faisait dire à Louie Cavalierie, « voyez à quel point ils étaient stupides ! », car dès les années 1950, les ouvriers pouvaient utiliser l'électricité du ministère pour leurs hauts-parleurs, même s'ils se tenaient généralement « du côté intérieur du portail ». Cavalierie se rappelle encore que la direction « nous répétait tout le temps d'aller dehors »⁵¹.

Les ouvriers d'Eveleigh étaient fortifiés par de telles inconsistances. Dans un contraste frappant avec le drame impliquant Jack Lang en 1937, lorsqu'au début des années 1950 la police fut appelée pour maîtriser un rassemblement formé à l'entrée du site sur Boundary Street, ce sont les ouvriers, et non l'administration, qui ont pu exercer un contrôle sur le domaine public à l'extérieur des portes. Aucun de ceux qui ont parlé de cet événement ne se rappelle quel était le sujet à l'origine du problème. Jack Lloyd pense que « cela devait être important parce qu'il y avait des voitures de police, un inspecteur et un sergent », ainsi que d'autres membres des forces de l'ordre. Sa description de l'altercation qui s'ensuivit souligne l'importance de la zone des portes pour la lutte, dans le cadre de la politique du lieu⁵² :

Dès que Stan Jones, secrétaire du comité d'atelier, ouvrit la séance et se mit à parler dans le micro, il proposa une motion pour interrompre la *meeting* « jusqu'à ce que la présence de la police »

50- *Ibid.* ; Jeff Aldridge, interview collective, 1999 ; interviews de Louie Cavalierie le 5 novembre 1997, de Bob Rhymes le 31 juillet 1998, de Vince Russo le 30 octobre 1998 réalisées par Lucy Taksa ; Conversation, Jeff Aldridge et Syd (Spencer) Kain, 1999.

51- Pile, *op. cit.*, « Introduction », p. 14, p. 28-30 ; Bob Rhymes et Jack Bruce, interview collective, 1996 ; interview de Keith Johnson réalisée par Joan Kent le 23 février 1996 ; interview Louie Cavalierie, 1997.

52- Pile, *op. cit.*, « Introduction », p. 29 ; Interview de Jim Jeckland, John Lee et Bob Rhymes réalisée par Richard Raxworthy le 22 octobre 1992.

ne soit plus effective. Au même moment, un ouvrier du grand atelier de construction se leva et se mit à insulter la police, ce à quoi la police répondit en s'emparant de lui pour le conduire à leur voiture en stationnement. Stan Jones réagit en faisant remarquer à l'assemblée d'ouvriers qu'une telle action prouvait qu'une *meeting* ne pouvait se tenir « pendant que ces policiers sont en notre présence ». Puis un autre ouvrier, Jack Anderson, déclara : "Ils vont pas emmener Jacky, on va aller retourner la voiture et le sortir de là !" Alors tout le monde a foncé sur la voiture de police. Stan Jones [...] est intervenu et ils ont accepté de relâcher Jacky si on ne touchait pas à la voiture. Alors [...] la police est partie tout de suite et nous avons continué notre *meeting*⁵³.

Cet acte de résistance illustre à quel point des « terrains contestés et assiégés peuvent être réinscrits, redéfinis, et re-configurés ». Les tentatives de grande envergure pour régler l'utilisation que les ouvriers faisaient de l'espace et pour les limiter à des espaces très circonscrits n'avaient pas empêché une résistance sur ces espaces mêmes. Au contraire, en opposant constamment leur résistance, les ouvriers d'Eveleigh avaient réussi à créer un espace social « autonome », dans lequel ils contestaient les définitions des frontières spatiales et d'une conduite acceptable que l'encadrement et l'État tentaient d'imposer⁵⁴.

Leur succès devint encore plus visible à la fin des années 1950, lorsque la direction accepta qu'une vieille voiture de chemin de fer à laquelle on avait enlevé les roues soit installée sur des cales derrière la place rouge, afin d'être utilisée comme salle de réunion par le comité d'atelier et les dirigeants du syndicat. Cette évolution signala un autre changement important de la politique du lieu. Car si, au début, les *meetings* dans ce wagon qui devint connu sous le nom de « Kremlin » étaient seulement permis le mardi pendant l'heure du déjeuner, par la suite, on y autorisa des réunions pendant les heures de travail⁵⁵. Selon Vince Russo,

53- Interview collective, 1999.

54- Pile, *op. cit.*, « Introduction », p. 28 ; Donald S. Moore, « Remapping Resistance : ground for struggle and the politics of place », in Pile et Keith (sous la dir. de), *Geographies*, p. 88-89, p. 91. Voir aussi : R. Guha, « On some aspects of the historiography of Colonial India », in R. Guha (sous la dir. de), *Subaltern Studies I*, Delhi, Oxford University Press, 1982, p. 4 ; J. Scott, *Weapons of the Weak : Everyday Forms of Peasant Resistance*, New Haven, Yale University Press, 1985, p. 328 ; Angela McRobbie, *Postmodernism and Popular Culture*, New York, Routledge, 1994, p. 162 et *Mapping Desire: Geographies of Sexuality*, dirigé par and D. Bell et G. Valentine, Londres, Routledge, 1995, p. 230.

55- Interview Louie Cavalieri, 1997 ; Jack Lloyd, interview collective, 1999 ; interview, Vince Russo, 1998 ; Conversation, Jeff Aldridge et Syd (Spencer) Kain, 1999.

un immigrant italien devenu un important délégué de comité d'atelier, les hommes du service d'ordre de l'atelier s'y rencontraient pour débattre des problèmes et des tactiques à adopter. Par la suite, ils allaient voir la direction avec leurs propositions et « si la direction ne voulait rien entendre », ils décidaient d'organiser un rassemblement de masse, présentaient leurs motions, et une fois qu'elles étaient approuvées, le service d'ordre de l'atelier informait la direction que le refus de satisfaire leurs exigences résulterait en un *meeting* où l'on discuterait de l'éventualité d'un arrêt de travail⁵⁶. L'existence du « Kremlin » dans l'espace même qui en était venu à être associé avec la mobilisation et la résistance a contribué efficacement à accroître l'autonomie spatiale des ouvriers dans les ateliers.

La politique du lieu

Le nombre d'ouvriers assistant aux rassemblements de masse variait selon les corps qui les organisaient et selon les questions abordées. Brian Dunnet se souvient que, pendant les années 1950, les *meetings* syndicaux à l'intérieur des ateliers attiraient habituellement entre 50 et 60 personnes. Mais lorsqu'une « question majeure » se posait, ou qu'un grand événement politique d'importance nationale avait lieu, les « plus grands acteurs politiques du moment » s'adressaient à des foules d'environ deux à trois mille personnes, sur la place rouge ou ailleurs dans les ateliers. Interrogé sur les campagnes électorales pendant les années 1950, Jack Bruce déclarait : « Je ne pense pas qu'on ait jamais vu des libéraux s'exprimer chez nous. Mais on a eu de très bons orateurs du parti travailliste australien (*Australian Labor Party*, ALP) et du parti communiste. Jim Healey, secrétaire de la *Waterside Workers Union*, a parlé au nom des communistes lors d'un *meeting* à l'heure du déjeuner sur la place du poste de secours le 26 mai 1954. Au même endroit, le lendemain, Les Haylen, membre du parlement fédéral, s'exprimait au nom du parti travailliste. D'autres ouvriers mentionnent également un discours fait par le leader du *Federal Labor*, H.V. Evatt, au début des années 1950, dans la cantine des ateliers des locomotives qui servait aussi de salle de loisirs⁵⁷.

La possibilité de tenir de telles réunions politiques à l'intérieur des ateliers pendant cette période est révélatrice de la victoire remportée par les ouvriers d'Eveleigh dans leur lutte pour imposer leurs droits sur

56- Interview Vince Russo, 1999.

57- Interviews Jack Bruce, John Willis, Keith Johnson, Brian Dunnett, Bob Matthews, 1996 ; Jeff Aldridge, interview collective, 1999 ; *The Eveleigh News*, n° 1 (mai 1954).

l'espace et pour séparer les espaces de résistance des pratiques spatiales imposées par le pouvoir. Ils ont réussi à repousser les frontières de leur lieu de travail tout en y incorporant des pratiques spatiales traditionnellement associées avec le domaine public. Ces conquêtes sur le lieu de travail eurent aussi un impact sur les luttes ouvrières et sur le domaine public, comme on le vit le 6 juin 1961, lorsque des ouvriers se mobilisèrent pour une hausse de salaire, dans une lutte qui mena à une grève générale des transports et à une manifestation de masse. Le compte rendu de cette action pluri-syndicaliste par Dunnett indique également que la politique du lieu, menée sur la place rouge, aux portails d'entrée et dans d'autres parties d'Eveleigh durant les décennies intermédiaires, a cimenté un esprit qui a permis de dépasser les divisions et les différences professionnelles, organisationnelles et spatiales entre ouvriers. Comme il le dit :

cet incident dont j'ai été le témoin dans les années 1960, dans les ateliers, c'était [...] la première fois en 50 ans, que le Chemin de fer s'arrêtait complètement. C'était [...] l'un des plus incroyables événements de la vie ouvrière [...] de voir cet arrêt de travail [...] tous les transports se sont arrêtés dans Sydney. Le contingent d'Eveleigh, ces milliers de personnes, ont quitté les ateliers pour défiler dans plusieurs directions. Au début, ils sont partis [...] de l'atelier Loco du côté des Voitures, et plusieurs groupes plus petits les rejoignaient au fur et à mesure, et puis c'est devenu cet énorme flot humain qui se dirigeait [...] vers le centre ville [...] Il devait y avoir environ 20 000 ouvriers des transports dans les rues. Mais ce qui était important, c'était qu'une telle marche enterrerait les discordances qui nous avaient séparés en 1917. Oui, c'était une période vraiment émouvante pour les ouvriers, de voir disparaître ce qui avait virtuellement hanté les gens pendant si longtemps⁵⁸.

Cet événement fut suivi bientôt d'une autre action revendicative de masse. Le 5 juillet 1965, tous les trains et les bus se sont arrêtés dans les Nouvelles-Galles du Sud pendant une grève de vingt-quatre heures⁵⁹.

Selon Dunnett, ce n'est pas seulement la nature du travail à Eveleigh qui influence le type d'activités revendicatrices qui s'y sont déroulées et qui en ont fait « une zone politique », mais aussi sa proximité du parlement des Nouvelles-Galles du Sud. D'après lui, la capacité des

58- Interview Brian Dunnett, 1996.

59- John Gunn, *Along Parallel Lines: A History of the Railways of New South Wales, 1850-1986*, Melbourne, 1989, p. 452-453.

ouvriers à « organiser une manifestation [...] en une demi-heure ou presque, et avec une grande efficacité », renforça « le pouvoir du mouvement ouvrier » d'Eveleigh⁶⁰. Autrement dit, les pratiques spatiales adoptées à Eveleigh après 1917 n'ont pas seulement joué un rôle important dans la façon dont s'est définie la nature de la résistance sur le lieu de travail, contestant progressivement le pouvoir de l'encadrement sur l'espace, et modifiant les modes de manifestation du conflit ouvrier, mais elles étaient aussi étroitement liées aux pratiques spatiales traditionnellement associées aux luttes ouvrières dans le domaine public.

Conclusion

La problématique des pratiques spatiales nous permet d'examiner comment ouvriers et dirigeants se sont affrontés sur l'enjeu du processus du travail et du droit des ouvriers à s'organiser collectivement sur leur lieu de travail. Ces pratiques montrent comment l'encadrement a essayé de contrôler les déplacements des ouvriers dans l'espace, et comment les ouvriers se sont battus afin d'occuper des lieux stratégiques, de contester la direction et sa mise en place des frontières, d'augmenter leur maîtrise du processus du travail et leur autonomie vis-à-vis de l'encadrement et de la bureaucratie, et afin de définir et de défendre différentes façons de travailler et de vivre. De telles pratiques ont permis aux ouvriers d'Eveleigh de retravailler l'espace à leurs propres fins. Bref, elles ont été essentielles pour la mise en place de la politique du lieu et la transformation du statut des ateliers, ces avant-postes de la lutte qui sont devenus les enjeux mêmes de la victoire. Par leur situation sur ce sol contesté, la place rouge et les portails d'entrée ont acquis un statut d'autonomie relative, dont les ouvriers se servirent pour faire échouer les mesures qui leur étaient imposées pendant le cours de leur travail et qui les privaient de liberté.

60- Interview Brian Dunnett, 1996 ; Gunn, *op. cit.*, p. 440.