



HAL
open science

Le statut des dockers de 1947

Michel Pigenet

► **To cite this version:**

Michel Pigenet. Le statut des dockers de 1947 : Luttés sociales et compromis législatif. Contribution au Colloque " Construction d'une histoire du droit du travail ", Aix-en-Provence, 20-21 septembre 2000. Cahiers de l'Institut Régional du Travail, 2000, n° spécial, pp.241-259. halshs-00776481

HAL Id: halshs-00776481

<https://shs.hal.science/halshs-00776481>

Submitted on 15 Jan 2013

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.

Le statut des dockers de 1947 : luttes sociales et compromis législatif

Michel Pigenet

Centre d'histoire sociale du XXe siècle (Paris 1/CNRS)

La moindre des avancées sociales de la Libération ne fut pas l'extension, par voie réglementaire ou législative, de régimes statutaires en marge du droit commun du travail et du système conventionnel¹. Les procédures et les instances impliquées dans ces réalisations indiquent clairement la dimension politique de cette intrusion du juridique dans les relations professionnelles d'activités ayant à voir, peu ou prou, avec la puissance et les services publics. Au risque, amplement souligné par ses contempteurs, d'ajouter le fléau du clientélisme aux rigidités d'un modèle statutaire aux antipodes du « libre jeu » de l'offre et de la demande de travail.

Tels quels, les statuts soulèvent plus d'une question. On songe bien sûr à leurs effets sur la relation du capital et du travail, mais il n'est pas moins légitime de s'interroger encore sur leurs conséquences en termes de segmentation du salariat. Le problème intéresse au premier chef la distinction essentielle établie entre les « titulaires » ou « professionnels » couverts par les garanties statutaires d'une part et d'autre part les « auxiliaires » ou « occasionnels » qui en sont exclus. Qu'en est-il, de façon plus générale de la portée de ces régimes sur les pratiques et modes de représentation des acteurs sociaux ?

Dans cette perspective, l'étude de « l'organisation du travail dans la manutention portuaire », instaurée sous ce titre par la loi du 6 septembre 1947, offre l'avantage de porter le regard sur une structure socio-économique originale. Pointe avancée, en effet, de l'option statutaire, l'activité relève à la fois du secteur privé par les entreprises qui s'y déploient et d'un domaine public fief ancestral du privilège, de la concession et du monopole d'origine administrative. La branche présente, en outre, la particularité, exceptionnelle en France, d'être le cadre d'une syndicalisation massive au bénéfice exclusif de la CGT.

La loi du 6 septembre 1947 ; un statut pour l'intermittence

L'option réglementaire de 1947 : l'intermittence sans la précarité

Le tour de force réalisé le 6 septembre 1947 tient moins, disons-le d'emblée, dans le vote proprement dit de la loi que dans le fond même de celle-ci : doter l'intermittence d'un statut. « Vrai scandale pour le sens commun »², le texte reconnaît la « normalité » du chômage portuaire, mais prévoit d'en circonscrire l'aire et d'en compenser les conséquences sociales. En bref, dissocie l'intermittence de la précarité.

Tributaire des fluctuations imprévisibles de la météorologie et du commerce inhérentes à la navigation maritime, la manutention en exagère les caprices. Les effectifs ouvriers enregistrent la respiration saccadée que rythme l'alternance de périodes d'activité réduite et de temps de « presse » où chaque heure gagnée sur une immobilisations onéreuse se négocie au prix fort. Par suite, la bonne marche d'un port exige que les entreprises puissent aisément trouver la main-d'œuvre d'appoint indispensable au prompt chargement ou déchargement des marchandises. Si l'intermittence n'a pas d'autre cause, il est plus d'une manière, toutefois, de la gérer. Depuis deux siècles, l'histoire sociale de la profession se

¹ Pour mémoire, citons le statut général des fonctionnaires – loi du 19 octobre 1946 -, celui du personnel d'EDF-GDF – décret du 22 juin 1946 – et des mineurs – décret du 14 juin 1946 -.

² Arnaud Le Marchand, Le syndicalisme docker au Havre depuis 1947, de l'action structurante à la double contrainte in Michel Pigenet, Le syndicalisme docker depuis 1945, *Cahiers du Grhis*, n° 7, 1997, p. 84.

résume, à grands traits, dans la succession du travail organisé et contrôlée sous quelque forme que ce soit et du « travail libre ». A l'évidence, la loi de 1947 participe du premier système.

Ses 26 articles, d'un laconisme relatif comparés aux 145 du statut des fonctionnaires, s'ordonnent en deux parties principales. La première stipule le monopole des ouvriers dockers sur les travaux de manutention sur les navires, les opérations de reprise sur les terre-pleins et les hangars « à l'intérieur du domaine public maritime et fluvial ». Dans ce cadre, les dockers « professionnels », distingués des « occasionnels », jouissent de la « priorité absolue » d'emploi en contrepartie de la double obligation de se présenter aux différentes journalières et d'accepter tout travail proposé. Organisme paritaire présidé par l'ingénieur en chef des services maritimes ou le directeur du port, le Bureau central de la main-d'œuvre – BCMO - de chaque site supervise, entre autres, la classification des ouvriers et « la répartition numérique du travail ».

Aussi fondamentaux que soient ces acquis, la seconde partie du texte innove davantage, au regard des règlements antérieurs, avec l'institution, au profit des « professionnels », d'une indemnisation des vacances³ chômées dans la limite d'une centaine par semestre. A cette fin, la loi crée une Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers – Cainagod – à gestion tripartite, mais contribution patronale.

La péréquation des dépenses comme des recettes et la définition-reconnaissance de la profession désormais inscrite dans la loi dégagent et réévaluent l'horizon national, longtemps flou, des rapports sociaux portuaires. La Fédération des Ports et Docks en tire un surcroît de légitimité. En charge de la défense du « statut », elle symbolise et concrétise à la fois la solidarité proclamée des travailleurs et des sites⁴.

Le statut ou le couronnement d'un droit social singulier

En l'état, le texte de 1947 modifie en profondeur la situation sociale sur les quais. Le législateur ne s'y trompe pas qui, sans reprendre le terme dans le titre ou le corps du texte, souligne la « grande portée »⁵ de la réforme et prédit qu'il « constituera, en quelque sorte, le statut de l'ouvrier docker »⁶. A l'image toujours vivace du sous-prolétaire, contredite par la figure du héros de la classe ouvrière, cher à la mythologie militante, se superpose déjà celle, plus virtuelle qu'esquissée, du « privilégié » replié sur ses étroites « corporatistes ».

Pour l'heure, le clivage législatif redouble bel et bien la singularité d'une corporation à laquelle concourent, sur fond d'intermittence et de puissance syndicale, d'autres dispositions réglementaires. On le constate avec la rémunération des heures supplémentaires, majorées au-dessus de ce que loi accorde au gros des salariés⁷. Il en est de même en ce qui concerne l'indemnisation des accidents du travail⁸ dont le niveau dépasse de beaucoup celui de la compensation des vacances chômées.

Aspect non négligeable de « l'exception portuaire », l'assiette des cotisations sociales, fondée sur un salaire de base très inférieur aux gains réels des ouvriers, semble beaucoup moins avantageuse, en revanche, si l'on observe le montant des prestations versées aux malades ou aux retraités. Journaliers au sens premier du terme, les dockers intermittents, rattachés à aucun établissement particulier ne disposent pas, en outre, de comités d'entreprise. Malgré la circulaire du 21 juillet 1941 tendant à considérer chaque organisation patronale

³ Soit les 4 heures correspondant à la durée minimale d'une période d'embauche.

⁴ L'homogénéisation engagée est cependant contredite par le classement, établi par les compléments réglementaires qui, selon le volume des trafics, répartissent les ports en quatre catégories – A, B, C, D – assujettis à des contraintes sociales différentes. En juin 1947, le salaire de base dans un port de catégorie A est ainsi supérieur de 27% à celui en vigueur dans un port de catégorie D. Centre des archives contemporaines (CAC), 920251, art. 14. Compte rendu de la réunion interministérielle du 19 juin 1947.

⁵ Rapport Cayol, le 19 août 1947, *Journal officiel* du 20 août 1947.

⁶ Souligné par nous. Exposé des motifs du projet de loi.

⁷ Soit, depuis avril 1946, 50% et 75% contre respectivement 25% et 50%.

⁸ Réduite à quatre semaines, la période de référence peut correspondre à un mois d'activités particulièrement rémunératrices, cependant que les jours chômés ouvrables sont pris en compte par le biais d'un « salaire fictif » égal à 75% de la rémunération moyenne.

locale à employeur collectif, le principe d'assimilation du port à une « entreprise unique » pose problème. Le projet de loi en ce sens déposé le 28 octobre 1947 n'aboutit pas. La situation n'est pas moins originale du côté du contrôle de la législation sociale. Depuis 1942⁹, en effet, les fonctions d'inspecteur du travail dévolues, dans l'enceinte portuaire, aux présidents des BCMO que leurs responsabilités parallèles d'ingénieurs en chef mettent dans la position délicate ou commode, selon les circonstances, de juges et parties.

Circonstances et modalités d'un compromis

Du toilettage législatif à une réforme d'envergure

La loi du 6 septembre 1947 ne naît pas de rien. Si l'on excepte les mesures transitoires appliquées pendant la Première Guerre mondiale¹⁰, on peut dater de 1939 les débuts d'une véritable politique d'encadrement public de la main-d'œuvre portuaire. Le décret qui, le 13 mai, subordonne l'accès au port à la possession d'une carte professionnelle¹¹ délivrée, selon un ordre d'inscription et en fonction des besoins du site, par l'ingénieur en chef ouvre la voie au contrôle administratif de l'entrée dans la profession de docker¹². Malgré une aire d'application circonscrite à Paris, l'arrêté du 23 octobre 1939, créant dans la capitale un « bureau de répartition de la main-d'œuvre », constitue un pas en avant notable vers une gestion collective et paritaire des travailleurs de la manutention fluviale et maritime¹³. Désignés par l'ingénieur en chef, les membres et le personnel du nouvel organisme sont en effet choisis parmi les adhérents des « organisations professionnelles dont l'existence aura été reconnue par les ministre des Travaux publics et des transports »¹⁴. Une initiative similaire est également prise à Bordeaux où Lorriot, l'un des secrétaires de la Fédération des Ports et Docks adresse, en 1941, un rapport favorable à sa généralisation dans tous les ports¹⁵. La requête intervient à un moment crucial.

Le 28 juin de cette même année, en effet, une loi dont le texte de 1947 reprendra l'architecture générale, établit pour la première fois le droit exclusif des dockers titulaires d'une carte professionnelle à réaliser les travaux de manutention maritime sous le contrôle de BCMO appelés à se mettre en place. Une double inspiration corporatiste et moderniste traverse l'exposé des motifs. Il s'agit, explique-t-on, d'accroître l'efficacité des ports par une répartition rationnelle de la main-d'œuvre et relever la situation matérielle et morale de celle-ci¹⁶. Au moment de dresser le bilan critique des réalisations vichystes, les législateurs de la Libération conviendront de l'« amélioration considérable » apportée aux

⁹ Cf. la loi du 7 avril et circulaire du 20 juin 1942.

¹⁰ En ces circonstances, des contrôleurs de la main-d'œuvre militaire issus du corps des Ponts et Chaussées s'efforcent d'organiser l'embauche et la répartition d'une force de travail composite de prisonniers de guerre, ouvriers coloniaux ou d'autres origines venue remplacer les dockers mobilisés.

¹¹ Sans faire l'unanimité parmi les syndicalistes, la revendication d'une carte professionnelle fut avancée par la Fédération CGT au lendemain de la Première Guerre mondiale. Discutée au sein de commissions paritaires, examinée avec bienveillance par l'administration, reprise dans les propositions de loi déposées en 1928 et 1929, par les socialistes Tasso, Marquet et Blanche, elle se heurta à l'opposition efficace des employeurs qui, d'accord pour en faire une sorte de certificat de travail, refusaient de l'associer à une quelconque priorité d'embauche. En conséquence, la carte professionnelle ne fut introduite, avant 1939, qu'à la faveur d'accords locaux. Cf. Jean Geffre, *Les manutentions dans les ports maritimes français*, thèse de Droit, Bordeaux, Imprimerie Castéra, 1934, pp. 57-67.

¹² L'idée de l'arrêté du ministre des Travaux publics aurait été « soufflée » à de Monzie par Marcel Boucher, un militant parisien de la Fédération des Ports et Docks, à la suite de l'incendie criminel d'un navire. Cf. Claude Harmel, *Dockers, Etudes sociales et syndicales*, n° 92, décembre 1991, p. 3.

¹³ Là encore, on peut soupçonner l'influence de Marcel Boucher qui, nommé conseiller général d'Aubervilliers en 1941, participera activement à la vie des commissions professionnelles de Vichy. Exclu de la CGT à la Libération, il écrira dans *Travail et Liberté* avant de rejoindre FO et de diriger une Fédération des Ports et Docks sans grande audience.

¹⁴ Article 5 de l'arrêté.

¹⁵ *L'Atelier* du 18 janvier et 12 avril 1941.

¹⁶ Rapport au Maréchal de France, chef de l'Etat français, le 26 juin 1941. *Journal officiel* du 1^{er} juillet 1941, p. 2758.

conditions de travail des dockers, mais estimeront que le caractère par trop « autoritaire » de certaines dispositions justifiait une refonte de la loi¹⁷ dont la mise en œuvre avait pâti, au reste, des circonstances.

Le tableau de la situation qui règne alors dans les ports pousse, en tout état de cause, à une réorganisation d'envergure. A l'exception de Bordeaux, seul grand site libéré sorti indemne de la tourmente, les destructions de la guerre ont sérieusement atteint les infrastructures et l'outillage portuaires. Sur place, l'embauche massive et l'allongement de la durée du travail remédient tant bien que mal aux défaillances techniques et à la chute des rendements. La pénurie de main-d'œuvre et d'agents de maîtrise entraîne l'emploi de quiconque se présente sans se soucier de ses aptitudes et motivations. Caverne d'Ali-Baba, le port attire, en effet, nombre d'individus tentés par les perspectives de « ravitaillement » à bon compte et de revente au marché noir de marchandises détournées. Au vu des effectifs annoncés, les syndicats possèdent une puissance inégalée. En pointe et forts de l'aval du Commissaire de la République, les militants marseillais contrôlent, jusqu'à ce que le pouvoir central s'en mêle, la « commission technique » du port et quatre grandes entreprises de manutention réquisitionnées¹⁸. Ici comme ailleurs, la carte syndicale tient lieu de sésame, mais l'afflux de travailleurs dépasse les capacités d'encadrement d'organisations dont le prestige parmi les adhérents n'implique pas une discipline de tous les instants.

La réouverture progressive des bassins et à la remise en marche d'une partie des installations ne tarde pas, cependant, à inverser la donne sociale. Tandis que l'embauche se raréfie¹⁹, la sélection se fait plus rigoureuse. Inquiets d'un possible retour de l'arbitraire patronal, les syndicalistes critiquent l'inadaptation aux réalités portuaires des conditions d'indemnisation du chômage partiel. La Fédération des Ports et Docks observe que, pour être « sensiblement » voisin de celui des ouvriers qualifiés d'autres branches, le salaire horaire des dockers, embauchés 150 jours par an, ne permet pas de subvenir aux besoins d'une famille²⁰.

A vrai dire, la revendication fédératrice d'une réforme législative en général et de l'indemnisation des vacances chômées en particulier acquiert assez tardivement un caractère de priorité. En dépit des progrès de la syndicalisation²¹, le redémarrage de l'activité fédérale ? retardé par les remous et les turbulences de l'épuration des militants de haut rang compromis dans les organismes vichyssois, n'intervient pas avant 1945. Si l'on évoque bien la réforme de la loi de 1941 lors de la première du comité national, les 22 et 23 mars, les salaires viennent en tête des préoccupations syndicales²². Avec quelques succès, à l'exemple de cette taxe compensatoire sur le vin vidé des navires-citernes que Désiré Brest arrache au ministre des Travaux publics²³. En matière d'organisation du travail, la Fédération précise ses propositions. Malgré la promesse faite, le 23 avril 1945, par le ministre des Travaux publics, que les demandes ouvrières seraient bientôt examinées « dans un sens favorable »²⁴, le dossier n'avance guère. Les syndicalistes s'en étonnent, mais surtout formulent de nouvelles exigences. En plus de la généralisation des BCMO, ils revendiquent, en juillet, la création de « commissions d'exploitation » sur le modèle, audacieux, de celle qui, à Marseille, associe les travailleurs à la direction du port. Cela ne débouche pas encore sur une proposition de loi

¹⁷ Exposé des motifs du projet de loi.

¹⁸ Un premier décret dissout la « commission technique » le 7 décembre 1944, bientôt remplacée par une « commission d'exploitation » plus composite et strictement consultative. *Journal de la marine marchande* du 1^{er} février 1945. Les 17 décembre 1945 et 29 mai 1946, deux arrêtés rétabliront pleinement l'autorité de l'ingénieur en chef. Les 28 février et 20 juin 1947, enfin, le Conseil d'Etat annulera les arrêtés de réquisition de septembre 1944. Georges Bérard, *Les entreprises de manutention dans les ports maritimes*, Marseille, 1951, p. 55 ; Robert Mencherini, *La Libération et les entreprises sous gestion ouvrière. Marseille, 1944-1948*, L'Harmattan, 1994, pp. 19, 49-61.

¹⁹ Parmi les 14 000 dockers enregistrés à Marseille, 5 000, à peine, sont « normalement » occupés en mars 1947. CAC, 920251, art. 14. Réponse de l'inspecteur du travail, le 11 mars 1947.

²⁰ Lettre de Baudin au ministre du Travail, le 27 janvier 1947. CAC, 920251, at. 14.

²¹ Depuis le début de l'année, la Fédération est passée de 50 000 à 75 000 adhérents. Au printemps 1946, elle en annoncera 90 000.

²² Compte rendu dans *Le Peuple* du 31 mars 1945.

²³ Mémoires inédits de Désiré Brest, p. 31. Archives privées.

²⁴ *Le Peuple* du 4 août 1945.

globale, mais le niveau et le ton des revendications fédérales a changé. Le comité national des 17 et 18 janvier 1946 confirme cette évolution²⁵. La motion adoptée au terme de la réunion réitère l'intention de « tout mettre en œuvre », au besoin par l'action, afin d'obtenir des « règles équitables » d'embauche ou de licenciement. Pour la première fois, il est aussi question de l'institution d'un « salaire de garantie » égal aux deux-tiers du salaire de base.

Au fil des mois, les militants affinent leur argumentation, références étrangères à l'appui. En mars, l'un des délégués au congrès fédéral, de retour de Londres, explique à ses camarades le mécanisme d'indemnisation qu'il a pu y observer²⁶ et qui, inauguré pendant la guerre, sera pérennisé par la loi l'année suivante. Le Comité national du port et le Fonds de sécurité d'existence créés à Gand et à Anvers, en 1946, assurent également un minimum de ressources aux dockers non embauchés, cependant que leurs homologues de Rotterdam perçoivent un « salaire d'attente. Ces réalisations ébranlent à point nommé l'objection des contraintes internationales²⁷, mais les syndicalistes invoquent aussi la législation appliquée, en France même, dans le Bâtiment dont les travailleurs bénéficient, depuis octobre 1946, d'un régime de dédommagement du temps perdu pour cause d'intempéries²⁸.

Interpellés, les pouvoirs publics ne peuvent se désintéresser des problèmes de la manutention maritime. Les autorités ont tout lieu d'appréhender, en effet, que la main-d'œuvre, découragée, « abandonne complètement cette profession lorsqu'elle trouvera ailleurs un emploi stable »²⁹. Il y va de la capacité des ports à remplir leur mission de « poumons de la nation », fonction vitale cruciale en un moment où les importations conditionnent le rythme de la reconstruction et de la modernisation du pays. L'affaire relève d'abord de la responsabilité des ministères des Travaux publics et du Travail. Au sein du premier, l'ingénieur en chef Fischer occupe, auprès d'un ministre plus que réticent, une position clé. Outre la riche sociale acquise à Bordeaux avant la guerre, ce pur produit de la filière des Ponts et Chaussées devenu directeur des ports maritimes et des voies navigables a supervisé la mise en œuvre de la loi de 1941. Maintenu à son poste à la Libération, il demeure l'interlocuteur attitré de la Fédération des Ports et Docks qui apprécie ses compétences³⁰. Lors de l'ultime phase de concertation, ses talents de négociateur se vérifient dans la conduite des débats, le rapprochement des points de vue, l'élaboration des synthèses. Aussi bien est-ce lui qui tient la plume à l'heure de traduire les propositions retenues en projet de loi.

Sans négliger la tradition « sociale » originelle du ministère du Travail, la bienveillance des collaborateurs d'Ambroise Croizat envers une Fédération solidement tenue en main, désormais, par les militants communistes fait entrevoir la part des connivences politiques. Le chef du cabinet du ministre promet ainsi, dès 1946, de demander à ses services d'ébaucher un avant-projet de loi³¹. Croizat n'est pas prêt, pour autant, à sacrifier les exigences économiques de la « bataille de la production » sur l'autel de n'importe quel

²⁵ *Le Peuple* du 26 janvier 1946.

²⁶ Intervention de Gaulard, *Congrès fédéral, 19-22 mars 1946*, Paris, Imprimerie spéciale de la Fédération, pp. 233 et suivantes.

²⁷ Intrigué, le cabinet du ministre du Travail demande à son administration une note sur les « avantages et les inconvénients » des systèmes en vigueur dans les ports du Royaume-Uni, de Belgique et de Nouvelle-Zélande. CAC, 920251, art. 14, Note du cabinet, le 23 juin 1947.

²⁸ La Fédération des Ports et Docks y fait explicitement référence le 26 février 1947. CAC, 920251, art. 15. Lettre de Baudin au ministre du Travail.

²⁹ CAC, 920251, art. 14. Note du sous-directeur de l'emploi au directeur du cabinet du ministre du Travail.

³⁰ Outre sa collaboration ancienne avec Gabriel Lorriot, Fischer, devenu directeur des ports maritimes et des voies navigables, a participé, entre 1941 et 1944, à nombre de réunions avec Jean Le Gall et Désiré Brest, les deux secrétaires fédéraux en poste à la Libération.

³¹ En avril 1947, Marcel Lamour, un syndicaliste communiste de la métallurgie devenu directeur adjoint du cabinet d'Ambroise Croizat le rappelle à Jean Briquet. Celui-ci, chef de cabinet du ministre du Travail en 1946, par ailleurs dirigeant communiste de la Fédération du Bâtiment, avait été nommé directeur de la main-d'œuvre en mars 1947. CAC, 920251, art. 14. Note du chef-adjoint du cabinet du ministre au directeur de la main-d'œuvre, le 1^{er} avril 1947. Désiré Brest raconte pour sa part comment l'un de ses camarades, le Bordelais Frédou, avait « reniflé », dès les premières rencontres au ministère du Travail, les sympathies syndicales et politiques de Lamour et de Lequere, autre militant du Bâtiment, alors chargé de mission auprès de Croizat. Mémoires inédits, p. 32.

progrès social. Sous le ministre, l'ancien « unitaire » laisse percer d'autres craintes. « Si les ouvriers des ports avaient le salaire de garantie, glisse-t-il à moitié sérieux, la CGT perdrait les meilleurs de ses combattants »³².

Les employeurs, enfin, sur la défensive devant les prétentions hégémoniques du syndicalisme ouvrier, admettent que l'intermittence entretient, dans les conditions sociales du moment, ce que le président de leur organisation nomme « une sorte de potentiel d'évasion vers les industries ambiantes des ports »³³. Contre la vision trop « simple » d'une force de travail indifférenciée, il insiste, au contraire, sur les aptitudes attendues du personnel de la manutention. Et envisage, en conséquence, de lui offrir une protection susceptible de le « river » « à son plan professionnel et d'accroître son rendement individuel ou d'équipe ». A tout prendre, l'indemnité de garantie « peut (...), à la longue, amener une stabilisation de la main-d'œuvre (...), profitable à sa sélection et à sa qualification »³⁴.

La lente élaboration d'un texte voté dans la précipitation

Lasse d'attendre une réponse des pouvoirs publics, la Fédération des Ports et Docks, exposée aux interrogations de ses militants³⁵, reprend l'initiative. Au début du mois d'avril 1947, elle soumet à ses partenaires un avant-projet de loi à titre de base de discussion. Dans le prolongement des textes antérieurs, les 14 articles fondent un système paritaire de gestion des effectifs et de l'embauche, instituent un « salaire de garantie » égal aux deux-tiers du salaire de base, financé par une taxe sur les marchandises manutentionnées et régi au moyen d'une caisse de compensation nationale³⁶. L'invitation à la négociation s'accompagne toutefois d'observations dont le ton conciliant n'exclut pas le caractère d'ultimatum. Le secrétaire fédéral exprime ainsi sa « crainte » qu'en l'absence d'issue positive, le comité national fédéral convoqué un mois plus tard, opte pour des moyens d'action « susceptibles, hélas, de perturber sérieusement l'économie du pays »³⁷.

Aucun déblocage n'étant survenu, les 6 et 7 mai,³⁸ le comité national retient le principe d'un arrêt de travail de 24 heures si les discussions ne s'engagent pas prochainement. Pour la suite, il brandit la menace d'un refus systématique des heures supplémentaires, du travail à la tâche ou au rendement ainsi que des vacations nocturnes et dominicales. Le 19 mai, la grève des 80 000 dockers paralyse les ports métropolitains et d'Algérie³⁹. Le mouvement précipite la convocation de réunions officielles les 30 et 31 mai. A leur issue, les syndicalistes se félicitent du premier pas réalisé, mais attirent l'attention du président du Conseil sur « la situation difficile où se trouve notre Fédération du fait de la lenteur de la réalisation du salaire de garantie »⁴⁰. Le chef du gouvernement est cependant prévenu « qu'au cas où cette loi ne serait pas votée pour le 1^{er} juillet, nous ne serions plus en mesure (...)

³² Propos tenus le 23 ou 25 novembre 1946 et rapportés par Thomas. *Congrès fédéral, 24-25 octobre 1946*, Paris, p. 79.

³³ Conférence du président de l'UNIM, le 5 février 1948. *Journal de la Marine marchande* du 12 février 1948.

³⁴ CAC, 920251, art. 15. Note de la Chambre du commerce du Havre, le 20 août 1948.

³⁵ Informé aux meilleures sources, Marcel Lamour note que le « profond malaise » créé parmi les militants amène les dirigeants syndicaux à envisager « avec inquiétude la tenue de leur prochain congrès ». CAC, 920251, art. 14. Note du chef-adjoint du cabinet du ministre au directeur de la main-d'œuvre, le 1^{er} avril 1947.

³⁶ CAC, 920251, art. 14. Avant-projet du 9 avril 1947.

³⁷ CAC, 920251, art. 14. Lettre de Brest au directeur du service de la main-d'œuvre du ministère du Travail, le 10 avril 1947.

³⁸ Soit au lendemain du renvoi des ministres communistes. Sans exclure toute interférence politique, la chronologie portuaire ne semble pas moins suivre son propre rythme.

³⁹ *Journal de la marine marchande* du 22 mai 1947.

⁴⁰ CAC, 920251, art. 14. Lettre de Baudin au président du Conseil, le 31 mai 1947. Un courrier similaire est adressé aux ministres du Travail, des Travaux publics, des Finances, de la Production industrielle et de l'Intérieur.

d'empêcher une réduction du rendement de l'ordre de 50 à 60% », voire « d'éviter des incidents regrettables »⁴¹.

Nuançons. Désiré Brest se souviendra de ce que, dans leur ensemble, « les milieux syndicaux (étaient) très réticents quant à la priorité d'embauche et quant à l'indemnité de garantie »⁴², mais on décèle plus que des hésitations parmi les premiers intéressés. Au cœur de l'été 1946, le secrétaire-trésorier de la Fédération n'empêche l'adhésion des dockers marseillais à la revendication fédérale qu'après avoir usé de toutes les ressources de son éloquence⁴³. Dans le passé, déjà, l'introduction de la carte professionnelle s'était heurtée, tant du côté des « unitaires » que des « autonomes » havrais, à une franche opposition⁴⁴. Cette résistance se retrouve à la Libération sur les marges d'une main-d'œuvre plus hétérogène que jamais, mais aussi chez une partie des militants acquis aux impératifs de la bataille de la reconstruction et prêts à se contenter de palliatifs plus ou moins autoritaires⁴⁵. Ici et là, « les durs à se lever le matin », « champions du macadam »⁴⁶ et autres « amateur de couverture »⁴⁷ n'attendent rien de bon d'un contrôle trop rigoureux de leur présence effective sur les quais ou de l'obligation de fournir des pièces d'identité et d'apposer leur photo sur la carte professionnelle. A Rouen, la présence de Désiré Brest ne sera pas de trop pour arracher un soutien à la loi d'une assemblée générale houleuse⁴⁸. Au Havre, le syndicat devra convoquer deux réunions pour obtenir un résultat semblable⁴⁹.

La pression sur les autorités ne se relâche pas pour autant. Le 21 juillet, des dizaines de résolutions votées en d'assemblées générales parviennent aux ministères. Informés par la bande des dysfonctionnements administratifs estivaux, les dockers dénoncent la « carence des pouvoirs publics » et considèrent qu'un report de la discussion devant le Parlement leur causerait « un grave préjudice ». Ils exigent la convocation immédiate d'une réunion tripartite afin de régler les problèmes en suspens, interpellent les élus des régions littorales et reparlent d'action directe. Le 1^{er} août, la Fédération fixe au lendemain l'entrée dans la deuxième phase de son plan de lutte : la grève perlée générale et illimitée. Le mouvement dure depuis trois jours quand, le 5, la situation se débloque⁵⁰.

Si la rupture du tripartisme politique n'a pas été sans effets sur les retards enregistrés et la pugnacité syndicale, la chronologie sociale portuaire conserve son autonomie. Quant aux pouvoirs publics, constatons que les plus sérieuses objections ministérielles sont levées après le 5 mai 1947. Des mois durant, l'essentiel du débat tourne autour de la définition de l'indemnité de garantie et de son montant. Le ministre des Travaux publics, Jules Moch,

⁴¹ La négociation en cours de la future convention collective nationale des personnels des ports autonomes et des services maritimes des chambres de commerce contribue à la mobilisation des différentes composantes de la Fédération.

⁴² *L'Avenir des Ports* de décembre 1965.

⁴³ Désiré Brest, qui ne les aime guère, met en cause leurs préoccupations prioritairement politiques. D. Brest, Mémoires inédits, pp. 60-61.

⁴⁴ Les militants, hostiles à toute intrusion des employeurs et de l'administration dans son attribution lui préféreraient la carte syndicale. « La carte professionnelle, lit-on dans *Le Prolétaire normand* du 28 mai 1937, c'est le contrôle de la liberté du travail à sens unique, c'est la violation de la liberté syndicale » lit-on dans Partout où le rapport de forces le permettait, notamment au Havre, à Dunkerque, ou Calais, elle fit office de carte professionnelle pendant des années. A la suite de l'arrêté l'instituant, l'éditorial de l'organe de la Fédération évoque, à nouveau sa crainte d'une utilisation de la carte « contre nos meilleurs éléments ». *Le Réveil des Ports*, avril-mai 1939.

⁴⁵ Le Havrais Thomas rappellera, en 1948, comment, deux ans plus tôt, Jeanne, l'un des secrétaires fédéraux avait suggéré que l'on oblige les dockers professionnels sans travail à se déplacer d'un port à l'autre. *Congrès fédéral*, 6, 7 et 8 avril 1948, Marseille, p. 123. Congrès

⁴⁶ Les expressions de D. Brest, Mémoires inédits, p. 59.

⁴⁷ *L'Avenir des Ports* de décembre 1965.

⁴⁸ D. Brest, Mémoires inédits, p. 60.

⁴⁹ Lors de la première assemblée générale, les syndiqués avaient rejeté une loi qui, à leurs yeux, les plaçait sous contrôle contre une indemnité de garantie trop chiche. Témoignage de Lucien Nolent, le 8 juin 2000.

⁵⁰ La tension remonte quelques heures, le 13 août. Réuni, le comité national, en liaison avec le député communiste Marcel Hamon, membre de la commission de la marine marchande, envisage de relancer l'action en l'absence d'un vote de l'Assemblée. Averti, dans la soirée, de l'adoption de la loi, le comité renoncera aux mesures arrêtées. *L'Avenir des Ports* de janvier 1948.

rejette le principe de ce qu'il assimile à une augmentation de salaire déguisée, contraire au blocage en vigueur⁵¹. Ayant dit son refus, en avril, d'examiner les propositions de la Fédération des Ports et Docks⁵², il annonce, le 2 mai, sa décision de ne participer à aucune des commissions qui viendraient à en discuter⁵³. La levée tardive de ce veto ne signifie pas la dissipation de toute résistance au sein de l'administration des Finances ou de l'Economie nationale où l'on se soucie de la « trop grande incertitude » financière du dispositif système et de son poids sur les échanges extérieurs⁵⁴. Pour sa part, le patronat, informé des réalisations néerlandaises et belges, plaide en faveur d'un simple complément de ressources permettant d'atteindre, chaque mois, le strict minimum vital⁵⁵. Si l'on s'accorde pour ne pas l'assimiler à un salaire assujéti à des charges⁵⁶, l'assiette des cotisations fait problème. Une fois écartée l'hypothèse d'un prélèvement sur les salaires ouvriers relevés en conséquence⁵⁷, la question regarde au premier chef les employeurs. Ceux-ci, favorables à une participation de l'Etat, préconisent une taxe sur les marchandises manutentionnées⁵⁸, solution que repoussent les hauts fonctionnaires, les yeux rivés sur le niveau des prix et des exportations⁵⁹.

Après d'ultimes péripéties que pimentent les dysfonctionnements de la période estivale⁶⁰, le projet, déposé à l'Assemblée nationale le 2 août⁶¹, figure enfin à l'ordre du jour de la séance plénière du 19, au terme de plusieurs réunions de la commission de la marine marchande⁶². Après l'audition du rapporteur⁶³ et une brève déclaration d'acceptation, par Jules Moch, des amendements suggérés, les différents articles, puis l'ensemble du texte, examinés en procédure d'urgence sont adoptés sans discussion⁶⁴. Deux jours plus tard, le Conseil de la République vote à son tour le texte qui sera promulgué le 6 septembre.

Bousculés, les parlementaires ont obtempéré au prix d'une dizaine de modifications secondaires⁶⁵. Les « plus graves réserves » exprimées portent sur le mode de financement de l'indemnisation du chômage. Partisan, à l'instar des employeurs et des dockers, d'une taxe « mieux équilibrée et mieux répartie », le rapporteur s'incline devant le choix gouvernemental afin de ne pas différer plus longtemps l'entrée en application d'une loi « nécessaire et

⁵¹ CAC, 920251, art 14. Compte rendu de la réunion tripartite du 30 mai 1947.

⁵² CAC, 920251, art. 14. Note du sous-directeur de l'emploi au directeur du cabinet du ministre du Travail.

⁵³ CAC, 920251, art. 14. Note du sous-directeur de l'emploi au directeur de la main-d'œuvre, le 2 mai 1947.

⁵⁴ Exposé des motifs du projet de loi.

⁵⁵ CAC, 920251, art 14. Compte rendu de la réunion tripartite du 30 mai 1947. La Chambre de commerce du Havre n'en démord pas qui reprend cette proposition dans une délibération adoptée le 6 novembre 1952.

⁵⁶ CAC, 920251, art 14. Comptes rendus des commissions interministérielles des 2 et 29 mai, 7 et 9 juin, 13 août 1947 et des réunions tripartites des 30 mai, 13 et 26 juin 1947.

⁵⁷ CAC, 920251, art. 14. Compte rendu de la réunion tripartite du 30 mai 1947. En contrepartie, la proposition, avancée par le ministère de l'Economie nationale, confiait la gestion de l'indemnisation à une caisse mutuelle exclusivement ouvrière. L'idée est reprise par le patronat rouennais à la veille du débat parlementaire. CAC, 920251, art. 15. Rapport du commissaire spécial, le 12 août 1947.

⁵⁸ Rapport Cayol, *Journal officiel* du 20 août 1947. *Mezza-voce*, la Fédération des Ports et Docks, méfiante à l'égard d'un mécanisme qui, liant le financement de la Cainagod à la masse salariale, pourrait peser sur l'évolution de celle-ci. CAC, 920251, art. 14. Compte rendu de la réunion tripartite du 13 juin 1947.

⁵⁹ CAC, 920251, art. 14. Compte rendu de la réunion tripartite du 30 mai 1947. Les administrations des Finances et de l'Economie nationale ajoutent qu'en raison du prix déjà trop élevé des produits français à l'exportation, la taxe ne frapperait que les marchandises importées.

⁶⁰ Pendant plusieurs jours on ne parvient plus à retrouver un exemplaire du projet tandis que, partis en vacances, le directeur de cabinet du ministre du Travail et l'incontournable Fischer sont injoignables. Cf. *L'Avenir des Ports* de janvier 1948.

⁶¹ Déposé le 2, il est antdaté du 1^{er}...

⁶² Et d'une dernière mise au point lors d'une rencontre entre le président de la commission et le ministre des Travaux publics.

⁶³ Agrégé de lettres classiques, ancien résistant, Raymond Cayol, élu sur la liste MRP des Bouches-du-Rhône derrière Mme Poinso-Chapuis, est secrétaire de la commission de la marine marchande et de la pêche, fonction qu'il exercera jusqu'en 1951 où le reflux de son parti lui fera perdre le siège qu'il occupait.

⁶⁴ *Journal officiel* du 20 août 1947.

⁶⁵ Outre des retouches syntaxiques et clarificatrices, les inflexions retenues traitent de l'application des dispositions en Algérie, des dérogations et de l'introduction d'une procédure d'appel auprès du conseil d'administration de la Cainagod en cas de sanctions décidées par le directeur du port ou l'ingénieur en chef après avis du BCMO.

urgente ». La concession ne vaut, toutefois, que pour les dix mois à venir, à l'issue desquels le bilan tiré de « l'expérience » guidera le choix des modalités définitives de contribution patronale⁶⁶.

L'adhésion, bon gré mal gré, des divers acteurs portuaires à la loi signale son caractère de compromis. Conscients de la portée de la réforme, alertés par la rapide dégradation du climat politique et social, les syndicalistes engrangent leurs acquis se réservant de rouvrir plus tard la question du montant de l'indemnité de garantie. Faisant contre mauvaise bon cœur⁶⁷, le patronat évoque, par la voix du président de son organisation, l'UNIM, sa volonté de « travailler à la valorisation de l'homme ». Loin de découler d'une quelconque « faiblesse », son ralliement à un système qui, telle la langue d'Esopo, peut devenir « la meilleure comme la pire des choses », procède, insiste-t-il, d'un « acte réfléchi »⁶⁸. Aux yeux du législateur, garant d'un intérêt général identifié aux gains espérés de productivité, « toutes les parties (...) trouv(ent) leur compte » dans l'équilibre établi entre l'indemnisation des vacances chômées et l'obligation faite aux dockers d'« effectuer le travail dans les plus brefs délais possibles »⁶⁹.

Cadre législatif et pratiques sociales, une dynamique complexe

Une configuration sociale originale

Au printemps 1948, un militant blanchi sous le harnais « unitaire » conduit à expliquer pourquoi il qualifiait la loi de « véritable révolution » fait d'abord valoir qu'elle transforme les « parias » d'hier en « ouvriers comme les autres »⁷⁰. Sur ce point, toutefois, le discours syndical évolue vers la célébration d'une singularité à forte teneur communautaire. La notion de « statut », à peine développée en 1947, se consolide. Ses normes et ses acquis se précisent, toujours plus associés au fait syndical. Recrutement professionnel et syndicalisation marchent souvent de pair, cependant que l'exigence de cohésion dans la phase délicate de mise en application du texte prévaut sur les différences de sensibilités et les velléités scissionnistes de 1947-1948. Dès lors, dans l'esprit de beaucoup, un « vrai docker, c'est un docker syndiqué »⁷¹.

Cette probabilité est d'autant plus grande que la brièveté de la période d'embauche interdit la création de liens durables entre les travailleurs intermittents et les employeurs. La loi bat en brèche, d'autre part, l'omnipotence des contremaîtres par l'institution d'un curieux « régime de libre entreprise avec main-d'œuvre obligatoire »⁷². Impuissants, des hauts fonctionnaires s'alarment de voir les travailleurs passer « sous la complète emprise du syndicat qui est en fait le seul organisme à caractère permanent que l'ouvrier connaît dans sa profession »⁷³. « Dans les profondeurs, renchérit le président de l'UNIM, l'ouvrier docker n'est au service que de l'entité Port, notion abstraite, anonyme, sans personnalité juridique ; autant dire qu'il n'a pas de patron »⁷⁴. Bénéficiaire d'une « position exorbitante du droit

⁶⁶ CAC, 920251, art. 14, note de la sous-direction de l'emploi du ministère du Travail. Le 13 août, la « transaction » retenue par la commission interministérielle face aux objections de Cayol admettait le principe d'une période provisoire d'expérimentation de 14 mois.

⁶⁷ La seule note discordante vient du Havre publique où la Chambre de commerce s'élève contre la garantie de salaire qui, selon elle, « ne se justifie pas », « risque de provoquer des répercussions dans d'autres professions » et constituera « une charge excessive » au bénéfice d'une « corporation privilégiée ». Rapport présenté lors de la réunion du 24 juillet 1947. *Journal de la marine marchande* du 21 août 1947.

⁶⁸ Conférence de Georges Hecquet, le 5 février 1948 devant l'Association des grands ports français. *Journal de la marine marchande* du 12 février 1948.

⁶⁹ Exposé des motifs du projet de loi.

⁷⁰ Intervention de Frédou. *Congrès fédéral, 6, 7 et 8 avril 1948, Marseille*, p. 115.

⁷¹ Témoignage cité par Stéphane Coutant, *Le docker du port de Rouen. La pratique du métier ; du statut de 1947 au début des années 1960*, maîtrise (dir. M ; Pigenet), Rouen, 1996, p. 156.

⁷² CAC, 870150, art. 168. Note de la direction des ports maritimes sur la politique portuaire, le 27 juin 1979.

⁷³ CAC, 870150, art. 12. Note du directeur des ports maritimes sur le projet de l'UNIM, le 19 juillet 1967.

⁷⁴ CAC, 870150, art. 161. Note du 22 mars 1971.

commun⁷⁵ », il ne peut que souhaiter conserver intact « un statut qui le fait roi »⁷⁶. Le constat tourne au leitmotiv patronal et administratif. Avec d'autres mots, les syndicalistes qui vantent la « liberté » et « l'indépendance » de leurs camarades ne disent pas autre chose.

Les rôles distribués, la loi institutionnalise enfin, du BCMO à la Cainagod, les règles d'un tripartisme social, vraie « triade infernale⁷⁷ » dont chaque pôle privilégie, au gré des circonstances et des enjeux, la relation bilatérale qui lui semble être la plus avantageuse.

Après la loi, une situation ouverte

Provisoire, la loi de 1947 laisse une large marge d'interprétation de nature à rassurer les sceptiques et les réticents. Le président de l'UNIM n'est pas le dernier à considérer ainsi que le texte participe davantage « d'un essai expérimental (...) que d'une réalisation intangible »⁷⁸.

En dehors des renvois explicites aux décrets d'application⁷⁹, les dérogations qui circonscrivent ou atténuent la portée de dispositions générales ouvrent un espace au « jeu social ». Les principales causes de litiges à répétitions se rapportent, ici, au monopole des dockers sur la manutention du matériel de bord des navires, le chargement ou le déchargement de bateaux fluviaux par le propriétaire de la marchandise. Cette clause s'applique également aux opérations de reprise sur terre-pleins, sous hangar, lors de l'arrimage de wagons et de camions.

La rédaction ambiguë de certains alinéas n'engendre pas moins de controverses à l'exemple de celle relative à l'obligation faite aux dockers « d'accepter le travail qui (leur) est proposé »⁸⁰. La règle vaut-elle pour les heures supplémentaires ? Consultés, les spécialistes avouent leur perplexité. L'un d'eux distingue celles que l'ouvrier serait tenu d'accomplir si l'employeur l'en a informé au moment de l'embauche des autres qui demeurerait facultatives⁸¹. Que faut-il entendre, encore, par cette « répartition numérique du travail entre les ouvriers » dont l'article 6 confie la charge aux BCMO ? Non sans raisons⁸², les syndicalistes y voient, à l'opposé des fonctionnaires et du patronat, la possibilité d'instaurer le tour de rôle, système égalitaire d'organisation de l'embauche et d'éradication du favoritisme.

Que dire, alors, des silences et des lacunes du texte ? Indices de compromis, volonté de laisser un espace à la démarche contractuelle, négligences inhérentes à son caractère exploratoire et provisoire, voire à une adoption précipitée, la loi ne dit ni ne suggère rien, notamment, à propos des conditions d'attribution, de renouvellement et de retrait des cartes professionnelles. Elle ignore tout autant le cas des postes privés dans les enceintes publiques, ne se prononce pas plus sur la classification, au regard du statut et de l'intermittence, des travailleurs de la manutention affectés à des tâches partiellement administratives - pointeurs, peseurs, trieurs, échantillonneurs, allotisseurs, etc. – ou inconnues au moment de son vote, à l'exemple des conducteurs d'engins.

L'écheveau des normes quotidiennes

Structurante, la loi de 1947 ne s'insère pas moins dans un dispositif normatif complexe et mouvant à base de mesures réglementaires, de conventions, d'us et coutumes. Négociés à

⁷⁵ CAC, 870150, art. 162. Rapport de la commission des affaires maritimes de l'Assemblée permanente des chambres de commerce et d'industrie, le 5 avril 1971.

⁷⁶ CAC, 870150, art. 161. Note du président de l'UNIM, le 22 mars 1971.

⁷⁷ Loïc Hilaire, *Dockers, corporatisme et changement*, Transport Actualités-GEP Communication, 1993, p. 95.

⁷⁸ Conférence du 5 février 1948. *Journal de la marine marchande* du 12 février 1948.

⁷⁹ Ainsi en va-t-il, article 25, des modalités d'entrée en vigueur de la loi, « applicable » dans les départements d'outre-mer et d'Algérie alors qu'il est spécifié qu'elle « pourra être rendue applicable » par voie réglementaire dans les territoires d'outre-mer.

⁸⁰ Article 8.

⁸¹ CAC, 760 122, art. 85. Note de la direction du travail, le 26 octobre 1954.

⁸² Selon Duffuler, lors d'une réunion tenue avant le vote de la loi, Fischer aurait sèchement répliqué à l'un des employeurs qui récusait le principe du tour de rôle, « j'entends bien que le travail soit réparti ». *Congrès fédéral, 24-25 octobre 1957*, Paris, p. 16.

l'occasion des réunions tripartites du printemps 1947, les premiers arrêtés et décrets énumérant la liste des ports maritimes dotés d'un BCMO⁸³ et fixant, site par site, le nombre maximum de dockers professionnels⁸⁴, le montant de l'indemnité⁸⁵ et le taux de cotisation patronale⁸⁶ ne soulèvent aucune contestation.

Il en va autrement des critères censés régir l'acquisition ou la perte de la carte professionnelle. En 1948, un arrêté délègue aux directeurs des ports et ingénieurs en chef, présidents de droit des BCMO, le soin d'en fixer les conditions⁸⁷, au grand dam des syndicalistes qui crient au « despotisme »⁸⁸. Pour partie lié au précédent, le problème des sanctions n'est pas moins sensible. La qualification des fautes et les procédures mises en œuvre sont sources de vigoureuses polémiques⁸⁹. Plusieurs circulaires répondent avec un bonheur inégal et une efficacité variable aux nombreuses demandes nées des durs affrontements sociaux et politiques des années 1940-1950⁹⁰. Au besoin, l'administration, pressée d'agir, s'aventure, en pleine connaissance de cause⁹¹, aux lisières de la stricte légalité. Non sans risque, car les syndicalistes, praticiens exercés de l'action directe, s'avèrent, à l'occasion, de redoutables chicaniers habiles à se prévaloir de la loi et à requérir le concours des tribunaux. A l'origine, ainsi, d'un recours contre l'arrêté du 14 janvier 1948 chargeant les directeurs des ports d'établir les horaires de travail, ils savourent son annulation pour excès de pouvoir par le Conseil d'Etat et l'invalidation consécutive des décisions locales qui s'en réclamaient⁹².

Face à solidité de l'acquis législatif, la revendication récurrente d'une convention collective nationale perd de sa pertinence. Aux dires du secrétaire général de la Fédération des Ports et Docks, le statut « constitue la partie essentielle d'une convention collective »⁹³. Sur la défensive, l'organisation se ferme à toute discussion susceptible d'ouvrir une brèche dans les protections de 1947⁹⁴. Tactique, dans un contexte de forte dégradation du rapport des forces sociales, ce choix s'explique aussi par les difficultés rencontrées, au sein même de la Fédération, dès que les militants sont invités à comparer, en vue d'une homogénéisation, les conditions de travail et de rémunération. Depuis les premiers contrats collectifs du tournant du siècle, le port n'a cessé d'apparaître, en effet, comme l'échelon conventionnel par excellence, le cadre le mieux adapté à la prise en compte des spécificités techniques et géographiques de sites en compétition.

⁸³ Arrêté du 13 octobre 1947, modifié, le 14 novembre, par un nouvel arrêté.

⁸⁴ Décret (Arrêté) du 13 octobre 1947.

⁸⁵ CAC, 920251, Compte rendu de la réunion interministérielle du 19 juin 1947. D'abord fixée à 100 F par vacation de quatre heures, soit 200 F par jour, l'indemnité de garantie approche alors 57% du salaire de base du mois de juin - 47% du salaire moyen calculé, en mai, par la sous-direction de l'emploi du ministère du Travail - et non les deux-tiers évoqués dans l'exposé des motifs du projet.

⁸⁶ Arrêté du 13 octobre 1947.

⁸⁷ Arrêté du 25 mars 1948.

⁸⁸ CAC, 870150, art. 9. Observation de la Fédération des Ports et Docks sur le projet de loi gouvernemental, le 8 novembre 1952. Attaquée en justice, la décision sera abrogée et remplacée, en 1971, par un arrêté plus consensuel.

⁸⁹ Réservés à l'égard des procédures d'appel, le directeur des ports maritimes estime de « la plus haute importance » que l'on ne fasse pas « perdre la face » aux directeurs et ingénieurs en chef. CAC, 870150, Note du 21 octobre 1954.

⁹⁰ Cf. les circulaires des 31 janvier et 31 mars 1950, du 26 août 1952 ou du 17 novembre 1954 traitant, tour à tour, de l'absentéisme, du refus d'exécuter un travail après une embauche ou au cours d'une vacation, des grèves « politiques », du ralentissement des cadences...

⁹¹ A propos de la circulaire, alors à la signature, du 17 novembre 1954 concernant les sanctions, le directeur des ports maritimes note qu'elle est « aux limites de la légalité » et se montre pessimiste en cas de recours devant le Conseil d'Etat. CAC, 870150, art. 13. Note au ministre des Travaux publics, le 21 octobre 1954.

⁹² Décision du 24 juin 1955.

⁹³ Rapport moral, *Congrès fédéral des 6, 7 et 8 avril 1948*, Marseille, p. 9.

⁹⁴ Au nom de l'unité de la corporation et de la défense de la loi de 1947, la direction fédérale s'oppose vigoureusement, en 1960, à la résolution « technique » des agents de maîtrise favorable à une convention collective nationale spécifique. *Congrès fédéral, 18-19 mai 1960*, Paris, pp. 79-84. Huit ans plus tard, la résolution des dockers refuse même de discuter de la proposition patronale d'une rencontre à ce sujet. *Congrès fédéral, 20-21 juin 1968*, Paris, p. 88. En conséquence, la première convention collective nationale de la manutention portuaire ne sera signée que le 28 avril 1994, soit deux ans après la réforme de la loi de 1947.

Les conventions locales intègrent quelques-unes des traditions dont la longévité participe de la singularité portuaire. Les syndicats se sont notamment efforcés de sceller par écrit nombre de « pratiques restrictives » telles que la limitation du poids des palanquées, le refus de changer de navire, voire de cale, en cours de vacation ou, sur un autre registre, la préférence donnée aux fils de dockers pour la délivrance des cartes professionnelles... Minutieux, les accords de site ne disent rien, en revanche, de normes et codes de conduite dont les syndicalistes évitent de revendiquer la reconnaissance en bonne et due forme, mais auxquels leur caractère d'us et coutumes confère des vertus quasi réglementaires. Ainsi la plupart des conventions restent-elles muettes sur les absences et les roulements qui, à l'exemple de la « pipe » et la « volée » havraises, règlent l'organisation du travail au sein des bordées. A plus forte raison font-elles silence sur la tolérance manifestée envers le grappillage. Les usages jouent plus rarement contre les dockers. Dans les ports de pêche, pourtant, la profession a toutefois appris à composer avec l'habitude qu'ont les équipages « à la part » de réaliser eux-mêmes le déchargement du poisson⁹⁵.

Autour de la loi : un nouveau terrain de conflictualité

Si le statut recompose et stabilise, il dégage simultanément un nouveau champ de conflictualité en soumettant la loi à l'épreuve des rapports de forces sociaux. Dès l'automne 1948, la préparation du texte destiné à prendre le relais des clauses provisoires de la loi votée l'année précédente s'accompagne d'un passage au crible de l'ensemble du statut⁹⁶. Cohérent, l'esprit de la réécriture tend à limiter la protection des ouvriers⁹⁷ et l'influence des organisations cégétistes⁹⁸. Retardé par les problèmes d'harmonisation des desiderata ministériels et la crise politique de l'hiver, le projet n'arrive sur le bureau de l'Assemblée qu'en février 1950, mais ne franchira pas le seuil de la commission de la marine marchande.

A la base, l'interprétation de la loi, des décrets, arrêtés et circulaires, leur respect ou leur violation, évoluent au gré des contextes locaux et de la conjoncture. Le cas des dockers « permanents » est représentatif de ces accommodements. Le texte de 1947, on le sait, n'en parle pas, alors même que son prédécesseur traitait des ouvriers « classés par entreprise ». Sur place, chacun s'adapte comme il peut à la nomenclature simplifiée de la loi⁹⁹. En foi de quoi, l'effectif des « permanents », appelé à grossir au fur et à mesure que les entreprises se dotent d'engins coûteux conduits par un personnel sélectionné, s'élève à 1 750, soit un total égal à 9,5% de celui des dockers professionnels. A cette date, on dénombre, sur le versant obscur des intermittents « sans garanties », 2020 « occasionnels », enregistrés comme tels, et près de 2 000 autres travailleurs, qualifiés approximativement d'« occasionnels non immatriculés »¹⁰⁰ ou de « complémentaires »¹⁰¹. Dans les années 1970, les syndicalistes phocéens dénoncent toujours l'embauche quotidienne, dans les cafés de la Joliette et hors de tout contrôle du BCMO, d'ouvriers étrangers à la profession. A Marseille, encore, des dockers âgés,

⁹⁵ CAC, 870150, art. 11. A la demande de la Cainagod, une circulaire du ministre des Travaux publics enregistre le fait, mais précise, le 27 février 1948, que le recours à une autre main-d'œuvre que l'équipage constituerait une violation de la loi.

⁹⁶ CAC, 920251, art. 14. Projet de modification de la loi de 1947. Note de Melle Lafouge, novembre 1948. Le directeur des ports maritimes et des voies navigables se charge personnellement de la mise en forme du projet. CAC, 870150, art. 9. Note du service central d'exploitation au ministre des Travaux publics, le 29 juillet 1950.

⁹⁷ Ainsi est-il question, en réponse aux demandes des employeurs qui se plaignent « de ne plus pouvoir exercer leur droit », d'attendre trois mois avant de verser l'indemnité de garantie due aux ouvriers victimes d'un lock-out.

⁹⁸ L'accent est mis sur la consultation de toutes les organisations syndicales indépendamment de leur audience avant de nommer les membres ouvriers des BCMO.

⁹⁹ Avec plus de discrétion que leurs collègues marseillais, les Havrais maintiennent ainsi en vigueur, plusieurs années après le vote de la loi, les cartes de dockers « classés » instaurées par la loi de 1941. CAC, 870150, art. 33. Note du directeur du port autonome du Havre, le 26 novembre 1980.

¹⁰⁰ Cf. *Cainagod (1947-1957)*, brochure éditée pour le dixième anniversaire de cet organisme.

¹⁰¹ C'est là encore une spécialité marseillaise.

« fatigués », devenus inaptes ou « à l'essai », détiennent une carte professionnelle et bénéficient de la priorité à l'embauche, mais ne perçoivent pas d'indemnité de garantie¹⁰².

Sauf à tolérer au-delà du raisonnable ces « errements »¹⁰³, susceptibles d'alimenter la chronique embarrassante des désaveux judiciaires, les autorités admettent qu'il conviendrait de « rendre légal¹⁰⁴ » maintes pratiques qui ne le sont pas. Ou, si l'on préfère, de relancer la procédure législative. En prévision d'une levée de boucliers syndicaux, le succès de la démarche suppose, outre une parfaite maîtrise de ladite procédure, une inébranlable résolution politique et le ferme soutien des multiples acteurs patronaux portuaires. Ces conditions ne seront jamais réunies avant la dernière décennie du siècle. Entre-temps, les projets gouvernementaux inspirés par la direction des ports maritimes en concertation les responsables de l'UNIM ou les propositions d'origine parlementaire auront tous échoué dans les sables des commissions¹⁰⁵ à la plus grande satisfaction des syndicalistes de la CGT, experts dans l'art de mêler menaces d'action collective et tête-à-tête discrets¹⁰⁶. Au ministère des Travaux publics, les ingénieurs des Ponts apportent volontiers une aide « technique » aux organismes portuaires et patronaux en quête d'alternatives législatives au statut de 1947¹⁰⁷. Echaudés, ils recommandent toutefois la prudence, quitte à tenir en réserve les textes de substitution dont souhaiterait s'emparer un ministre téméraire. Qu'il s'agisse de la « permanentisation », des attributions respectives de la Cainagod et des directeurs de ports, des dérogations au monopole des dockers ou de la suppression de la péréquation nationale des cotisations, etc., les intérêts sectoriels ou locaux, les rivalités de corps et d'administrations empêchent, en tout état de cause, la formation d'un solide front commun patronal et administratif.

Arc-boutée à la loi de 1947, la Fédération des Ports et Docks se garde, quant à elle, de mettre le doigt dans l'engrenage d'une révision dont elle estime n'avoir rien de bon à attendre¹⁰⁸. Etayé par une force syndicale d'un niveau exceptionnel pour la France qu'il a contribué à asseoir, le verrou législatif ne manque certes pas d'efficacité. A l'évidence, la loi de 1947, « répond à une logique de l'intermittence dont il est difficile de sortir »¹⁰⁹. Dans les années 1970, pourtant, la direction fédérale en voie de renouvellement infléchit sa position et de veut « constructive ». Soucieux de préserver l'essentiel, attentifs à l'évolution du travail et des aspirations ouvrières, des militants admettent qu'il faudra « rajeunir¹¹⁰ » la « vieille loi » de 1947¹¹¹.

¹⁰² CAC, 920251, art. 15, Note du président de la Cainagod au président du BCMO de Bordeaux, le 27 octobre 1953. L'année suivante, l'ingénieur en chef de Rouen préconise d'inscrire dans la loi la création d'une telle catégorie. CAC, 870150, art. 6. Note du 20 septembre 1954. En l'absence de réforme, on ne recense pas moins, quatre ans plus tard, à Marseille, 948 « professionnels non garantis » pour 3 101 « professionnels garantis ». CAC, 870150, art. 13. Lettre du syndicat général au ministre des Travaux publics, le 18 mars 1958.

¹⁰³ Expression fréquente sous la plume des hauts fonctionnaires.

¹⁰⁴ On trouve l'expression sous la plume du directeur financier de la Cainagod. CAC, 920251, art. 14. Note de R. Mornet au directeur du budget du ministère des finances, le 18 novembre 1954.

¹⁰⁵ Jusqu'en 1970, les initiatives les plus marquantes revêtent la forme de projets gouvernementaux (1950, 1952 et 1954), de propositions parlementaires (1952 et 1954), auxquels il convient d'ajouter les textes ébauchés par les Chambres de commerce (1960) et, surtout, l'UNIM (1966, 1970).

¹⁰⁶ Désiré Brest a relaté comment le secrétariat fédéral avait pris langue avec des parlementaires « sans regarder la couleur ». Appuyée par le socialiste Albert Gazier, la direction syndicale se serait notamment entendue avec Henri Henneguelle, alors député-maire SFIO de Boulogne/Mer pour subordonner l'examen de la proposition de son collègue de Cherbourg aux résultats d'une commission d'enquête... D. Brest, Mémoires inédits, p. 89 et *L'Avenir des Ports* de janvier 1966.

¹⁰⁷ Plusieurs directeurs de ports, des ingénieurs en chef du service maritime, les plus hauts fonctionnaires de la direction des ports maritimes du ministère assistent, par exemple, aux séances des commissions réunies en 1960-1961 par l'Union des Chambres ou l'UNIM. CAC, 920251, art. 14.

¹⁰⁸ Une fois, par défi, elle oppose, en 1953, son propre texte à celui déposé l'année précédente par le gouvernement. CAC, 870150, art. 9. Projet de loi de la Fédération nationale des Ports et Docks, le 3 avril 1953.

¹⁰⁹ CAC, 870150, art. 33. Note du chef du service central d'exploitation du ministère des Travaux publics, le 7 mars 1978.

¹¹⁰ Intervention Belzanti. . *Congrès fédéral, 18-19 juin 1970*, Paris, p. 30.

¹¹¹ Intervention de Charrière. *Congrès fédéral, 18-19 juin 1970*, Paris, pp. 22-23.

Les temps changent. Sous l'influence de facteurs convergents le système social portuaire entre dans une ère nouvelle. La « révolution du conteneur » et l'essor de la manutention horizontale précipitent le mouvement, ouvrant des perspectives inédites à la rationalisation et à la mécanisation des opérations. Stimulé, le processus de concentration des entreprises s'accélère en réponse à la redéfinition concomitante du rôle de l'Etat.

S'il s'agit toujours de mettre le « maillon » portuaire « au service » du développement national, l'objectif semble dorénavant se confondre avec celui de son insertion, « partout où la concurrence peut jouer », dans « l'économie de marché »¹¹². Le souci de compétitivité tend à rendre obsolète l'héritage protectionniste. Devant l'ampleur des investissements nécessaires, les pouvoirs publics se montrent par ailleurs plus sélectifs et se résolvent à impliquer davantage que par le passé les capitaux privés dans le financement d'une partie des aménagements. Il importe, désormais, de « créer des liens économiques plus étroits entre les ports et leurs utilisateurs » : compagnies de navigation, mais également entreprises industrielles intégrées dans les grands courants d'échanges internationaux. Ce recentrage aux allures de retrait¹¹³ dont les ports, au demeurant, n'ont pas l'exclusivité, s'applique aussi aux rapports sociaux. L'Etat récuse sa fonction d'acteur pour poser à l'« arbitre »¹¹⁴ en sorte que le dispositif institutionnalisé qu'il ordonnait jusque-là cède la place à de plus classiques relations contractuelles à base de négociations directes centrées sur l'entreprise¹¹⁵. Là réside, quant au fond, la clé de la révision du statut intervenue en 1992.

La pression en ce sens remonte aux années 1960 et 1970. Un fort « vent de réforme » se lève alors qui, à l'étranger, n'ait pas sans résultats¹¹⁶. Son souffle n'épargne pas la France ainsi qu'en témoigne, au même moment, la relance de projets gouvernementaux et patronaux. En vain, du moins dans l'immédiat car les leçons de ces échecs seront tirées. Si l'option néolibérale, ses tenants s'en remettent plus que jamais à l'Etat pour la voir triompher sur les quais. En clair, il revient à la loi de défaire les garanties législatives de 1947. Et de disposer ainsi de l'autorité et de la légitimité susceptibles de venir à bout de la résistance syndicale disqualifiée pour cause de « corporatisme »¹¹⁷ et de « malthusianisme »¹¹⁸. La presse s'en mêle qui achève de faire des dockers « la cible de tous les réquisitoires »¹¹⁹.

Il ne nous appartient pas, ici, de retracer l'historique de la réforme de 1992. Retenons que la nouvelle loi, adoptée malgré la farouche résistance des travailleurs de la manutention

¹¹² CAC, 870150, art. 168. Note de la direction des ports maritimes du ministère de l'Equipement, le 27 juin 1979. Elle-même se réfère aux orientations retenues, le 23 septembre 1975, par le Conseil central de planification sur la valorisation des façades maritimes.

¹¹³ En 1971, le service central d'exploitation de la direction des ports maritimes oppose l'époque où seul l'Etat était en mesure d'assurer la « remise en marche de l'appareil portuaire aux temps présents où l'action des pouvoirs publics vise « à recréer un cadre normal pour l'action des professions commerciales et industrielles ». CAC, 870150, art. 161. Note du 12 janvier 1971.

¹¹⁴ CAC, 870150, art. 7. Note non datée, mais vraisemblablement rédigée à la fin des années 1970. Ce retrait relatif de l'Etat, précise l'auteur, aurait l'avantage de limiter les risques de conflits généralisés et politisés.

¹¹⁵ Cf. Guy Groux, René Mouriaux, Syndicalisme sans syndiqués : dimensions et dilemmes in Pascal Perrineau (dir.), *L'engagement politique : déclin ou mutation ?*, Presses de la FNSP-CEVIPOF, 1994, pp. 67-86.

¹¹⁶ L. Hilaire, *op. cit.*, p. 118. Dès le milieu des années 1960, la commission Devlin préconise, en Grande-Bretagne, le recul de l'intermittence. Au début de la décennie suivante, près de 80 % des dockers de Rotterdam sont déjà embauchés pour des contrats d'un an dont le nombre augmente également à Anvers. En dépit d'une farouche résistance ouvrière, les années 1980 verront le démantèlement des systèmes statutaires en vigueur outre-Manche, en Italie, Espagne, Portugal, Australie, Nouvelle-Zélande, Brésil...

¹¹⁷ Le président de l'UNIM déplore que le statut de 1947 ait entretenu dans la profession qu'il mettait en place « un esprit corporatif qu'on croyait condamné depuis la Révolution ». CAC, 870150, art. 161. Note du 3 novembre 1970.

¹¹⁸ En novembre 1970, le ministre de l'Equipement dénonce devant les parlementaires les « pratiques malthusiennes » en vigueur sur les quais.

¹¹⁹ Blandine Lecuyer, François Millequant, Les dockers : quelques traits d'une corporation charnière dans la chaîne des transports in Georges Ribeill (dir.), *Les frontières et identités professionnelles dans les métiers des transports*, Actes de la journée d'études du 16 novembre 1984, p. 68.

portuaire¹²⁰, organise le reclassement de ces derniers dans le droit commun social¹²¹. Souvent incomprise du gros des travailleurs que taraude la peur de la précarité¹²², l'opposition des dockers à la « permanentisation » proposée ne se réduit pas à la défense d'une « patente »¹²³ protectrice contre le chômage et synonyme de rémunérations substantielles. Elle exprime aussi, venant d'hommes convaincus d'être les « derniers ouvriers libres français »¹²⁴, le refus d'une subordination salariale par trop directe.

Dresser un bilan des changements introduits huit ans après l'abandon dans la douleur du statut serait prématuré. Pour ce que l'on en sait, il n'apparaît pas, cependant, que les initiateurs de la réforme soient pleinement satisfaits des résultats obtenus. Si la réduction drastique des effectifs a allégé les coûts globaux de main-d'œuvre et diminué d'autant le nombre des syndiqués, elle ne semble pas avoir entamé l'audience des syndicats locaux qui, par-delà les vicissitudes de leur position vis-à-vis de la Fédération des Ports et Docks, continuent de monopoliser la représentation ouvrière. Il n'est pas jusqu'à la persistance des irrégularités du trafic qui n'aient amené certains employeurs à regretter l'époque de l'intermittence régulée ou à se féliciter, comme à Marseille, d'avoir maintenu en activité un BCMO¹²⁵.

Au-delà, la loi de 1947 et l'usage qu'en firent les acteurs portuaires fournit d'utiles éléments de réflexion sur la nature et les contours de mode d'organisation en mesure de dissocier la flexibilité de la précarité, vrai problème, à n'en pas douter, pour quiconque se préoccupe du devenir, sinon du passé, du droit du travail.

¹²⁰ Soit, selon le secrétaire général, 10 mois de lutte, 92 arrêts de travail de 24 heures. *24^e congrès fédéral, 17,18 et 19 mars 1993*, Paris, p. 4.

¹²¹ Le 15 mai l'Assemblée vote le projet par 539 voix contre 30 après avoir repoussé tous les amendements inspirés par la Fédération des Ports et Docks. La majorité n'est pas moins forte au Sénat où le texte est voté par 301 voix contre 17.

¹²² Les dockers, notera le secrétaire de la Fédération, ont eu « le sentiment » « de ne pas avoir été suffisamment compris sur l'enjeu véritable de leur lutte ». *24^e congrès fédéral, 17, 18 et 19 mars 1993*, Paris, p. 16. « A travers les dockers, on visait tout ce qui s'assimile à un statut et à des garanties », admettra un dirigeant de la CGT. *24^e congrès fédéral, 17, 18 et 19 mars 1993*, Paris, p. 75.

¹²³ Selon l'expression de Désiré Brest, *L'Avenir des Ports* d'avril 1967.

¹²⁴ Loïc Hilaire, *Dockers, corporatisme et changement*, Paris, Transport Actualités-GEP Communication, 1993, p. 9.

¹²⁵ Entretien avec des responsables de la Chambre de commerce de Marseille. En 1998, les 340 intermittents formaient 37,5% des dockers professionnels marseillais. 1998. *Une année d'activité au Port autonome de Marseille*, PAM, 1999, p. 11.