



Solidarité internationale et fermeture professionnelle : les horizons multiples des dockers français

Michel Pigenet

► To cite this version:

Michel Pigenet. Solidarité internationale et fermeture professionnelle : les horizons multiples des dockers français. Matériaux pour l'histoire de notre temps, 2006, L'internationalisme en question(s), 84, pp.38-48. 10.3917/mate.084.0006 . halshs-00782343v2

HAL Id: halshs-00782343

<https://shs.hal.science/halshs-00782343v2>

Submitted on 29 May 2022

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

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

Solidarité internationale et fermeture professionnelle :

Michel PIGENET

les horizons multiples des dockers français

1. À l'exception de ceux de Belgique et de Suède.

2. Pour une mise en perspective de ces mesures de mensuration-subordination de la main-d'œuvre, de privatisation des ports et de leurs équipements, nous renvoyons à notre étude « Les origines d'une configuration sociale singulière : logiques et acteurs des dynamiques sociales portuaires en Europe au XX^e siècle », in Jean-Pierre Le Crom (dir.), *Les acteurs du droit du travail*, Presses universitaires de Rennes, 2004, pp. 371-381.

3. Qualificatif emprunté à Claudie Weill.

4. Voir Roger Cornu, « Dockers et manutentionnaires dans la jungle du port », in *Cahiers du Ghis, Sociabilité, Culture et Patrimoine*, n° 7 (numéro spécial *Le syndicalisme docker depuis 1945*, dirigé par M. Pigenet), 1997, pp. 41-55.

5. En 2004, le commerce international, réalisé aux deux tiers par la voie maritime, s'est accru de 9 % quand la croissance mondiale était de 5 %.

6. Centre des archives contemporaines, 870150, article 168, Note de la direction des ports maritimes et des voies navigables sur la politique portuaire dans les ports de commerce, le 27 juin 1979.

Le vote intervenu au Parlement européen le 20 novembre 2003 est largement passé inaperçu. Ce jour-là, les députés rejetaient pourtant, par 229 voix contre 209 et 16 abstentions, un projet de directive par lequel la Commission proposait, avec le soutien des gouvernements¹, de libéraliser la manutention portuaire. Cette fronde des élus, une première dans la vie de l'institution strasbourgeoise, méritait d'autant plus de retenir l'attention qu'elle survenait au terme d'une mobilisation ouvrière sans précédent, bien supérieure, en tout état de cause, à la très médiatique « euro-grève » qu'avait provoquée « l'affaire Vilvoorde » en 1997.

Ce succès remporté par les dockers ne les ramène pas seulement sur le devant d'une scène sociale qu'ils semblaient avoir désertée sous les coups des réformes engagées au cours des trois dernières décennies². Il souligne aussi la spécificité et les ressources d'une profession placée aux avant-postes de la mondialisation libérale. À l'évidence, tout cela ne procède pas de la génération spontanée, ni davantage d'une quelconque « prédisposition » que pourrait suggérer hâtivement l'ancienneté d'un internationalisme « existentiel³ » au cœur du plus concurrentiel des marchés du travail que les ouvriers n'ont eu de cesse de fermer. On s'interrogera donc simultanément, ici, sur les ressorts corporatifs d'une tradition syndicale et les modalités de la construction de solidarités transnationales effectives.

**« Dans la jungle du port⁴ »,
ou la suprématie
des logiques marchandes**

Les ports en première ligne de la mondialisation

Le transport maritime, moyen privilégié de liaison entre les continents et principal bénéficiaire de la spectaculaire croissance des échanges internationaux⁵, a su faire valoir des caractéristiques acquises à l'épreuve de logiques commerciales planétaires. Celles-ci, longtemps contenues par les impératifs stratégiques des États qui s'efforcèrent tant bien que mal de les soumettre à leurs préoccupations économiques et militaires, ont vu leur suprématie se renforcer à la faveur du processus de déréglementation enclenché par la forme actuelle d'une mondialisation régie par les « lois du marché ». Maillons indispensables du système, les ports ont enregistré les effets d'un mouvement qu'ils firent plus qu'accompagner.

Points de passages obligés, nœuds de prédilection de l'intermodalité, leur contribution s'accélère avec la « révolution des conteneurs » survenue dans les années 1970, qui modifie radicalement les conditions et le coût des ruptures de charges. Facteur d'industrialisation de la manutention et de réalisation de considérables gains de productivité, elle profite aux acteurs assez puissants pour financer les équipements nécessaires à sa mise en œuvre. Le recours aux financements privés participe, en effet, de la volonté de créer « des liens économiques plus étroits entre les ports et leurs utilisateurs », gage de leur insertion réussie « dans l'économie de marché⁶ ». La diminution subie et programmée des recettes de l'État réduit ses capacités d'investissement, dont la dégradation avouée prépare le mouvement de substitution. En contrepartie de l'implication croissante du secteur privé dans l'aménagement des ports, l'administration envisage de se défaire progressivement de sa fonction d'acteur

MICHEL PIGENET, Université Paris 1, Centre d'histoire sociale du XX^e siècle.

social direct et de faciliter la transition d'un régime statutaire de type réglementaire vers des relations contractuelles susceptibles, convient-on, de « *renforcer l'autorité patronale* ».

Elle ouvre également la voie à une intégration technique et économique inédite des activités et des entreprises portuaires dans la chaîne des transports. Si des liens unissent de longue date les « *stevedores* » (entrepreneurs des ports de l'Atlantique, de la Mer du Nord et de la Manche) aux armateurs et aux compagnies de navigation⁷, il en va autrement pour l'industrie, la distribution et les transporteurs terrestres. Les relations tissées de ce côté-ci, contemporaines des privatisations des chemins de fer réalisées dans nombre de pays⁸ concourent à l'émergence de puissants groupes multimodaux que l'on retrouve désormais parmi les concessionnaires et propriétaires des terminaux portuaires⁹.

gences posées par l'industrialisation littorale, la libéralisation des échanges au sein du Marché commun et la perspective d'une plus grande ouverture sur le reste du monde ne limitent en rien, au contraire, la tension entre sites élus¹², cependant qu'elle attise la compétition avec les concurrents étrangers voisins — Anvers, Rotterdam, Gênes, etc.

N'imaginons pas les travailleurs indifférents aux efforts de captation de trafics dont les variations dictent le niveau des embauches et, par suite, la capacité à négocier au plus haut les conditions de travail et les tarifs. Face aux rivaux, que leur éventuelle proximité — Rouen/Le Havre, Nantes/Saint-Nazaire, Fos/Marseille — rendent plus dangereux, l'esprit de clocher revêt l'allure d'une « *conscience de place* » grosse de connivences interclassistes¹³, mais d'autant plus affirmée que les modalités d'accès à l'emploi limitent les manifestations élémentaires et intermédiaires du patronage ou de la culture d'entreprise.



Vignettes illustrant dans les années trente les rubriques professionnelles du mensuel ITF, organe de la Fédération internationale des ouvriers du transport (Coll. BDIC).

Ces agents particulièrement actifs de la globalisation, en leur double qualité d'entreprises transnationales et d'opérateurs majeurs dans la sphère de la circulation, sont en mesure de contourner ou de retourner les prérogatives étatiques, d'user des moindres disparités fiscales et sociales. Forts d'une expérience ancienne et dotés de la mobilité inhérente à leur spécialisation, ils ont su exacerber la concurrence entre sites et entre salariés.

Les concurrences portuaires

Le passé des emporiums, des comptoirs et autres villes-États rappelle la tradition d'autonomie portuaire, versant constructif d'une compétition qu'aucune frontière d'État-nation ne suffira à réduire sérieusement. Au XIX^e comme au XX^e siècles, les Rouennais ne montrent pas moins de méfiance envers leurs compatriotes havrais que les Dunkerquois vis-à-vis des Anversois. Attentifs au respect de délicats équilibres géopolitiques intérieurs, les pouvoirs publics ont tardé à officialiser d'évidentes hiérarchies, saupoudrant entre des dizaines de sites leurs modestes crédits de modernisation, au risque de retarder celle des plus aptes et d'attiser des rivalités stériles pour l'économie nationale¹⁰. Les logiques de sites, étayées par l'implication des chambres de commerce, voire des municipalités, dans l'équipement et la gestion des ports prévalent jusqu'à l'application, en deux étapes, du régime dit « d'autonomie » aux principaux d'entre eux¹¹. La sélection ainsi effectuée à l'avantage des pôles capables d'assurer une présence nationale à la hauteur des exi-

7. En 2004, les trois plus grands opérateurs de terminaux portuaires — AP Moeller-Maersk (danois), Hutchinson (chinois), P & O-Nedlloyd (anglo-néerlandais) — étaient tous adossés à de puissantes compagnies de navigation. En août 2005, AP Moeller-Maersk a racheté P & O-Nedlloyd.

8. Avec des résultats inégaux : après avoir investi dans les chemins de fer néo-zélandais, la Wisconsin Central a fini par s'en retirer, tandis que les entreprises britanniques, également nombreuses à s'être intéressées aux privatisations ferroviaires se replient actuellement sur les seules compagnies américaines.

9. À l'exemple de la Connex, la division transport de Véolia Environnement issu de Vivendi — groupe lui-même issu de l'ancienne Compagnie générale des eaux —, et qui, forte de l'expérience acquise dans les services et les transports publics urbains, exploitait en 2005 7 000 kilomètres de chemins de fer et divers services maritimes de par le monde. Cette année-là, il s'en est fallu de peu que les liens tissés, en Australie, par Toll Handlings, le principal opérateur de fret routier et ferroviaire national, et son homologue portuaire, Patrick, ne débouchent sur un rachat du premier par le second. Il faut noter que les institutions internationales, telles que la Banque mondiale, ont souvent subordonné l'octroi de crédits pour la modernisation des ports des pays émergents à l'adoption du « modèle domanial » de concession pour de longues périodes de l'exploitation d'infrastructures restées dans le domaine public.

10. Pour une approche locale des inconvénients du système et des solutions qui lui furent apportées, on se reportera à M. Croguennec, *L'aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940. Contraintes, techniques et stratégies*, thèse d'histoire (dir. Michel Pigenet), Université de Rouen, 1999.

11. En 1925 pour Bordeaux et Le Havre, puis 1965-1966 pour Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire et Marseille.

12. La réduction à trois, en 1975, des sites « à privilégier » — Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos — ne supprimera pas leur compétition. Voir les travaux du Conseil central de planification consacrés, le 23 septembre 1975, à la valorisation des façades maritimes (Centre des Archives contemporaines, 870150, article 168, Note de la direction des ports maritimes et voies navigables — pmvn — sur la politique portuaire dans les ports de commerce, le 27 juin 1979).

13. Voir Rémy Cazals, « En Languedoc lainier (1750-1950) : réflexion sur la conscience de place », in Pierre Guillaume (dir.), *Les solidarités, le lien social dans tous ses états*, Bordeaux, Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2001, pp. 153-169.

Hauts lieux du négoce, les ports en diffusent les normes et les pratiques dans les relations de travail structurées par l'alternance des périodes de « presse » et de chômage. Jusqu'à une date récente, l'intermittence a permis d'ajuster l'embauche aux besoins. Elle suppose l'existence d'un volant de main-d'œuvre qui, excédentaire une partie de l'année, soit immédiatement disponible en cas de forte demande. Il y va de l'attractivité du port, inversement proportionnelle à la durée d'immobilisation des navires. Mais reste à savoir sur qui pèse la charge d'entretenir cette « réserve ». L'intermittence développée après la disparition progressive, dans la première moitié du XIX^e siècle, des régulations héritées des corporations, en reporte le coût sur les ouvriers¹⁴. Hormis les spécialistes et les contremaîtres attachés en permanence à une entreprise, les travailleurs sont ainsi embauchés pour des vacations inférieures à la journée. Dans les années 1890, les plus fréquentes sont de quatre heures, mais certaines ne dépassent pas une heure. Accomplies et payées, elles exemptent les employeurs de toute responsabilité à l'égard des « journaliers ». Ceux-ci sont aussitôt remis sur un marché du travail d'une fluidité maximale, accessible pour les tâches ordinaires au tout-venant des « habitués » soumis à la concurrence des « occasionnels », chômeurs, voyageurs en perdition, chemineaux et autres marginaux en quête d'un salaire de survie. L'affluence réduit le nombre des vacations réalisées par chacun, tire les tarifs vers le bas et entretient les multiples formes de clientélisme qui président aux embauches par des contremaîtres peu ou prou marchands. Source d'exploitations en cascade, ces procédures font jouer des filières de recrutement qui, par-delà l'aptitude physique et la docilité appréciées au coup d'œil, renvoient à des critères d'origine commune : parenté, quartier ou village, région, ethnie, nationalité... Les deux derniers ne sont pas les moins déterminants en ces lieux cosmopolites par définition, étapes obligées de tous les déracinés débarqués sans ressources : Bretons du Havre, Africains et Espagnols de Bordeaux et de Marseille, qui côtoient des Italiens, des Maltais, des Arméniens, des Grecs, etc. On ne s'étonnera donc pas qu'à l'épreuve des compétitions quotidiennes pour l'embauche sur les quais, les conjonctures de crise se prêtent ici, plus qu'ailleurs, aux réactions xénophobes et racistes.

Les organisations ouvrières y cèdent aussi, parfois. Si Marseille est le siège, au tournant du siècle, d'un éphémère « syndicat international » censé les prévenir¹⁵, les militants du cru stigmatisent volontiers le recrutement préférentiel d'Italiens non-syndiqués. Au lendemain de graves incidents, l'Union syndicale locale va plus loin et exige, en 1903, la limitation à 10 %, au maximum, de la proportion des Transalpins admis sur les chantiers¹⁶. Trois ans plus tard, les Marseillais soumettent au congrès national des ports et docks une résolution hostile à « l'invasion des ports » par les étrangers¹⁷. Dans l'entre-deux-guerres, les « confé-

dérés » phocéens et bordelais renouvellent la demande du contingentement d'une main-d'œuvre italienne et espagnole trop sensible, par ailleurs, à la propagande « unitaire »¹⁸. Tous les syndicats sont confrontés, en réalité, à la contradiction embarrassante entre le combat fédérateur pour le dépassement des clivages au sein du groupe ouvrier et le non moins nécessaire objectif d'une fermeture, par définition discriminatoire, de l'accès aux quais.

Alternatives ouvrières : organiser la solidarité

Ambitions récurrentes et expériences étrangères

Au terme de plusieurs décennies d'une prolétarianisation contemporaine de l'irruption du grand capitalisme moderne sur les quais, des syndicats commencent à s'enraciner, à l'extrême fin du XIX^e siècle, dans quelques ports de l'Hexagone. Nées de l'issue victorieuse de grèves locales pour les salaires et la régulation des embauches — heures et lieux fixes de formation des équipes, interdiction des vacations de moins de quatre heures, etc. —, les premières organisations disputent au patronat le contrôle du marché du travail. Ambitieux, le projet suppose et conditionne à la fois la capacité ouvrière à renverser le rapport de forces instauré sous le règne du « travail libre ». La fermeture envisagée concourt à la professionnalisation revendiquée de la manutention portuaire, que le vocabulaire enregistre à travers la substitution du terme de journalier par celui de docker. Soucieux de garantir un partage équitable du travail, au-dessus d'un seuil minimal, les syndicats ne contestent pas, cependant, l'intermittence. Dans ces conditions, en effet, elle préserve l'autonomie d'ouvriers plus que rétifs devant la subordination inhérente au droit commun du salariat. L'idéal syndical procède ainsi d'un corporatisme démocratique et prolétarien tenace dont les dockers français n'ont certes pas l'exclusivité, mais qui demeure hors d'atteinte en l'absence d'une coordination régionale et nationale propre, entre autres, à écarter l'objection récurrente de l'impossibilité, pour cause de compétitivité, d'avancées singulières.

Faute d'expérience métropolitaine convaincante, c'est de l'étranger que viennent les encouragements à surmonter les impasses du localisme. On se gardera toutefois de tenir pour négligeable le modèle offert par le patronat. Au sortir des grandes grèves qui, en 1889, ont paralysé les ports britanniques, les armateurs européens craignent, en effet, une contagion revendicative du continent. L'International Shipping Federation — ISF — créée en 1890 vise ainsi explicitement à parer les risques d'agitation ouvrière sur les littoraux de la Manche et de la mer du Nord. Confidentiel, son règlement envisage le transfert d'un pays à l'autre d'équipes

14. Voir Michel Pigenet, « Les travailleurs de la manutention portuaire ou les métamorphoses du modèle corporatiste », in Steven Kaplan & Philippe Minard (dir.), *Le corporatisme : impasse ou troisième voie ?*, Paris, Belin, 2004, pp. 265-280.

15. Archives nationales, F7 13699, Mémoire sur l'organisation des travailleurs des Ports et Docks, M 1860, 1901.

16. Ibid.

17. Ibid.

18. À Bordeaux, le décret du 23 février 1934, établi en concertation avec la Fédération maritime patronale et le syndicat CGT, fixe à 15 % le taux maximum de dockers étrangers avec possibilité de dérogation pour les travaux les plus pénibles ou les moins rémunérateurs. AN, F7 13711, Rapport du commissaire spécial, le 27 février 1934.

de briseurs de grèves maritimes ou portuaires¹⁹. Des clauses fixent une ligne de résistance internationale aux revendications avec sanctions financières en cas d'entorses à la discipline. Les premières applications assurent la réputation de l'ISF, dont l'audience grandit. Pris de court, les syndicalistes réagissent. En marge de la préparation du congrès ouvrier international prévu à Londres en juillet 1896, des marins de Hambourg lancent l'idée d'une conférence corporative européenne²⁰. Bien accueillie, son utilité est confirmée au printemps 1896 lors de la grève des dockers de Rotterdam. Tandis que l'ISF prend ses dispositions, un responsable des marins britanniques se rend aux Pays-Bas pour inviter les navigants à bord de la quarantaine de bateaux anglais immobilisés à ne pas se substituer aux travailleurs néerlandais. Le succès de l'entreprise convainc les initiateurs de la conférence estivale de l'intérêt de son élargissement aux ouvriers portuaires. Réunis le 27, les militants adoptent deux jours plus tard une charte revendicative censée forger l'unité ouvrière par l'action en vue de l'harmonisation des conditions de travail, de sa durée et rémunération. Satisfait et optimiste, Tom Mann, l'infatigable syndicaliste britannique, croit pouvoir certifier que la nouvelle organisation « *deviendra tellement puissante qu'elle permettra d'abolir presque entièrement les grèves et les lock-out dans le secteur maritime* ». Si les organisateurs déclarent avoir reçu des avis et rapports de quatre-vingt-sept ports, onze délégués assistent à la conférence, venus de sept pays différents, dont la France²¹. Mann, président de la Fédération, avocat de la solidarité des gens de mer et des ports, sillonne l'Europe, popularise le programme de Londres et collectionne les arrêtés d'expulsion. Indésirable à Hambourg et Anvers, un bref séjour à Paris, au printemps 1897²², se solde par une nouvelle reconduite à la frontière. Il a toutefois eu le temps de réitérer son appel à la formation de fédérations corporatives nationales, principaux points d'appui du mouvement, désormais implanté dans onze pays²³. Le nouveau nom d'International Transport Workers' Federation — ITF — prend acte, en 1898, de l'adhésion des syndicats de cheminots dont les gros bataillons contribuent au franchissement, deux ans plus tard, du seuil des 250 000 affiliés. Le congrès international des transports convoqué à Paris, en 1900, par les camarades de Guérard témoigne de leur rôle²⁴. Au cours des débats un militant portuaire s'affirme : Charles Marck, un ancien marin, responsable du syndicat des dockers et secrétaire de la Bourse du travail du Havre²⁵. Hostile à la constitution d'une trop large fédération des transports, il doute que les gens de mer « *puissent jamais faire partie d'un syndicat où seraient également les ouvriers des quais* »²⁶. Il soutient en revanche l'ITF, et accepte de siéger au comité central, élu par les délégués qui discutent longuement de la tactique internationale à opposer aux employeurs en cas de grève : interdire le recours à une main-d'œuvre étrangère de substitution, boycott des bateaux, armateurs et négociants en cause, etc.

De retour au Havre, Marck prend l'initiative de convoquer un congrès de l'ensemble des syndicats portuaires. Les 13 et 14 avril 1901, les délégués des vingt-trois sites représentés décident, à l'unanimité, de créer la Fédération nationale des ouvriers des ports, docks et fleuves de France et d'Algérie, aussitôt affiliée à l'ITF. Riche de l'expérience acquise au temps où il parcourait le monde, Marck, élu secrétaire général, s'efforce de tirer le meilleur de ce qu'il connaît des us et coutumes syndicaux étrangers, notamment britanniques²⁷. Si, en dépit des difficultés rencontrées pour les préserver, les résultats atteints outre-Manche font référence, la fréquentation des conférences internationales apporte d'autres précieux éléments de comparaison. On suppose ainsi que Marck ne perd rien des interventions des militants belges qui, au congrès parisien de 1900, expliquent pourquoi 13 000 dockers d'Anvers sont syndiqués, ou comment, à Gand, l'embauche passe par la possession de l'insigne syndical, tandis qu'une coopérative de manutention a rendu les ouvriers « *maîtres du port* »²⁸.

Acquis fragiles et tendances contraires

Aussi nécessaire soit-elle à la mobilisation des dockers, la solidarité doit sans cesse être réactivée, expliquée, organisée. Sa pratique, fonctionnelle, à l'échelle des équipes élémentaires n'exclut pas, on l'a vu, la persistance de relations de domination au cœur du groupe ouvrier. On sait aussi que l'efficacité syndicale repose sur une stricte séparation des « professionnels » d'avec les « occasionnels ». Contenue, sinon éliminée, au niveau du port, la concurrence reprend vite ses droits dès que, au-delà du cadre local, la fraternité corporative se fait plus abstraite.

19. Pour plus de détails, on se reportera à l'article que François Delaisi consacre à l'ISF dans *La Bataille syndicaliste* du 15 mai 1911.

20. Voir G. Courty, « Hic et nunc, la ressource internationale dans le secteur des transports (1885-1935) », in Guillaume Devin (dir.), *Syndicalisme : dimension internationale*, La Garenne-Colombes, Erasmé, 1990, pp. 53-68. Voir aussi *Solidarity. The First 100 Years of the International Transport Workers' Federation*, London, ITF, 1996 et B. Reinalda (ed.), *The International Transport workers' Federation, 1914-1945. The Edo Fimmen Era*, Amsterdam, IISG, 1997.

21. Soit, outre la France, l'Allemagne, la Belgique, les États-Unis, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Suède.

22. À l'invitation de la CGT et du Syndicat national des chemins de fer.

23. Ceux déjà cités auxquels se sont ajoutés l'Australie, le Canada, le Danemark, l'Espagne et l'Italie. Pour protester contre l'expulsion de Mann, le socialiste Eugène Fournière lira l'un de ses discours lors de la séance du 20 mai 1897 du Conseil municipal de Paris et obtiendra ainsi sa publication dans le *Bulletin municipal officiel*. Deux articles de *L'Ouvrier des deux mondes* des 1^{er} mars et 1^{er} avril 1897 rendent compte des développements du syndicalisme dans les ports européens en relation avec l'activité de la nouvelle fédération internationale.

24. Voir *Congrès international corporatif. Compte-rendu des travaux, Bourse du travail de Paris, 17-18 septembre 1900, Paris*, Imprimerie économique, 1901.

25. Voir les mémoires inédits de Charles Marck, *Sur les routes que j'ai parcourues*, manuscrits conservés au Musée social.

26. *Congrès international corporatif*, op. cit., p. 95.

27. Sans emploi après avoir été expulsé de la Bourse du travail par la municipalité havraise, il s'installera à Londres où les liens tissés avec les syndicalistes locaux lui permettront de trouver du travail. Parlant l'anglais et l'allemand, il servira souvent de traducteur lorsque, devenu trésorier de la CGT en 1909, il recevra des délégués étrangers ou participera à des congrès syndicaux internationaux.

28. *Congrès international corporatif...*, op. cit., p. 96.

Dessin illustrant, dans le numéro de septembre 1930 de l'ITF, l'appel au quinzième congrès de la Fédération internationale des ouvriers du transport, tenu à Londres du 22 au 27 septembre 1930

(Coll. BDIC)



Arguant de la grande variété des situations, les responsables des syndicats, aux prises avec des employeurs résolus à revenir sur les accords signés à l'issue de grèves victorieuses, se soucient très inégalement de l'application des résolutions votées en congrès. Réduite à sa plus simple expression, la direction fédérale, confiée dans les premiers temps au secrétaire du syndicat organisateur du dernier congrès, est généralement ignorante du contenu exact des contrats locaux²⁹, lesquels s'écartent parfois des orientations nationales et tolèrent, plus souvent, des clauses — tarifs, horaires, travail nocturne ou dominical, composition des équipes, etc. — de nature à favoriser le site au détriment de ses voisins. Les controverses fédérales se ressentent de ces déterminismes géographiques plus ou moins mâtinés de proclamations idéologiques. L'institution de subdivisions littorales statutaires enregistre une réalité qu'aucune mesure d'organisation ne suffira jamais à maîtriser pleinement. En 1905 et 1907, les Marseillais exportent en quelque sorte leurs désaccords avec leurs camarades de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique par la convocation de congrès « internationaux » méditerranéens³⁰. Le peu d'empressement des Espagnols et des Italiens, puis le blâme voté par l'ITF auront raison de la « Fédération des dockers et similaires du monde entier » prématurément annoncée en décembre 1907 depuis la Joliette.

Assorti ou non de velléités régionalistes, le désir d'affirmer la singularité portuaire s'était manifesté, trois ans auparavant, quand des syndicalistes anglais, forts, disaient-ils, du soutien des Français, avaient pris langue avec leurs homologues américains afin de former une fédération mondiale spécifique³¹. En vain, mais les tensions corporatives ne sont pas l'unique ligne de parta-

ge au sein d'une ITF dont les principes d'adhésion consolident les clivages nationaux. L'accession à sa tête, en 1904, du cheminot allemand Hermann Jochade, puis le transfert de son siège à Berlin, deux ans plus tard, attisent la méfiance des dockers français. En 1907, des militants de la Fédération nationale des ports et docks évoquent en termes critiques l'influence allemande sur une ITF qu'ils suggèrent de quitter³². La proposition n'est pas suivie : outre les inconvénients corporatifs d'un tel isolement en Europe, la majorité ressent le besoin d'affirmer ses convictions internationalistes face aux menaces de guerre.

Les syndicats portuaires entre clivages idéologiques et pesanteurs corporatives

Les dockers, soldats de la révolution ?

Représentée par Marck au congrès international pour la paix tenu à Londres en 1901, l'évolution de la Fédération alarme la police qui, hâtivement, dresse le portrait de l'une « des plus puissantes » organisations de la CGT, qu'elle doterait en militants parmi « les plus actifs et les plus révolutionnaires³³ ». L'éventualité d'un rapprochement avec les cheminots et les mineurs sur le modèle de ce que sera la « Triple Alliance » britannique en 1914 ajoute à l'inquiétude des autorités, mal informées de la force des résistances corporatistes au sein de chacune des fédérations loin de partager, par exemple, les thèses antimilitaristes auxquelles les Ports et Docks se rallient en 1906. La proximité idéologique semble plus grande avec les tramionots. Elle débouche,

29. De ce point de vue, il en ira encore ainsi dans les dernières années du XX^e siècle.

30. Archives nationales, F7 13699, Dockers, historique, organisation.

31. Ibid, rapport de police du 22 octobre 1904. L'American Longshermen's Association, créée en 1897, appartenait à l'ITF depuis 1902. L'essentiel des secours versés par l'organisation aux dockers new-yorkais en grève provenait toutefois de leurs homologues de Liverpool.

32. Ibid, Dockers, historique, organisation.

33. Ibid, rapport M/1627 du 3 septembre 1904.

en 1912, sur la constitution d'une Fédération unique des ports et des moyens de transport. Des raisons de tactique professionnelle cautionnent l'entente avec les marins, officialisée la même année par la formation d'une Inter-fédération maritime. En effet, si les syndicats de dockers se préoccupent de limiter l'afflux vers les quais de la main-d'œuvre en provenance de la ville et de l'arrière-pays, leur vigilance s'exerce aussi à l'encontre des armateurs intéressés à exiger des marins qu'ils déchargent les marchandises. L'Inter-fédération satisfait aussi d'autres attentes. Malgré la discrétion de rigueur, le Nazairien Primault se prend à rêver du jour où, « *sur un signe de la CGT* », les travailleurs des ports et de la mer, associés aux cheminots, contraindront « *les bourgeois à manger leur or* » avant de « *culbuter la société* »³⁴. Dirigeant en vue de la nouvelle Fédération, Tabard ébauche un scénario similaire de paralysie générale, préalable au soulèvement émancipateur³⁵.

L'idée fait son chemin chez les pacifistes qui, partisans d'une riposte ouvrière en cas de guerre, tablent sur le déclenchement immédiat d'une grève européenne des transports. Sa préparation concrète échoue, cependant, devant le refus de l'ITF d'inscrire la question à l'ordre du jour de ses congrès. Ses plus grosses composantes y veillent, qui répugnent à s'engager sur un terrain trop subversif à leur goût. Troisième par ses effectifs — entre 800 000 et 1 million d'affiliés —, derrière les mineurs et les métallurgistes, des vingt-huit Secrétariats professionnels internationaux (SPI) existants en 1914, l'ITF jouit, certes, d'une réputation enviée. La modestie des actions, partielles et temporaires, de solidarité corporative internationale, l'absence d'un plan coordonné de lutte pour l'application de ses objectifs revendicatifs laissent mal augurer du réalisme d'un projet de mobilisation pacifiste. Si l'ITF conserve, après l'entrée en guerre, un semblant d'activité dans les pays neutres, l'interruption de la diffusion de son bulletin hebdomadaire de liaison passe cependant inaperçue en 1916.

Le conflit, désorganisateur et révélateur de l'impuissance du pacifisme ouvrier, en ravive, simultanément, les espoirs. À l'Ouest, le Néerlandais Edo Fimmen, à la tête de la Confédération syndicale de son pays, perçoit, après d'autres, la place décisive des transports dans la stratégie internationale future du prolétariat. Depuis Amsterdam, il profite de la neutralité des Pays-Bas pour garder le contact avec les syndicats des pays belligérants. La paix revenue, il convoque sans tarder, en avril 1919, une conférence reconstructive de l'ITF dont il exerce la direction par intérim, puis en qualité de secrétaire général, poste qu'il occupera de 1924 à 1942, date de sa mort. Entre-temps, l'organisation se sera classée en tête des SPI avec plus de 2 millions d'adhérents.

D'emblée, « Edo le Radical » marque sa volonté de rompre avec les prudences de l'avant-guerre. À l'initiative de convois de vivres à destination des travailleurs autrichiens menacés de famine, il soutient les actions

destinées à gêner les interventions militaires en Russie et en Hongrie, puis supervise le boycott du régime contre-révolutionnaire de l'amiral Horthy. Opposé à l'occupation de la Ruhr, il prône l'union « *face à l'impérialisme* »³⁶. Ces prises de position, bientôt complétées par une campagne originale d'ancrage hors d'Europe, ne font pas l'unanimité à l'ITF, notamment auprès des « confédérés » français qui contrôlent une Fédération des ports et docks en perte de vitesse, moins soucieuse de développer ses engagements internationaux que d'en écarter ses rivaux.

Plus affecté que d'autres par les déchirements politiques de l'après-guerre, le syndicalisme portuaire hexagonal se partage désormais entre trois courants aux contours mouvants : « confédéré », « unitaire » et « autonome ». À l'exception du dernier, préservé par son implantation havraise et les succès remportés à compter de 1928, les deux autres sont loin de présenter un profil idéologique homogène. C'est flagrant chez les « unitaires », où la fraction majoritaire appartient à l'opposition confédérale³⁷. L'un des points de friction interne concerne les modalités de l'engagement internationaliste. Actifs lors des mouvements de solidarité de 1919 et 1920 avec la Russie des soviets, les diverses tendances « unitaires » et les « autonomes » se réclament de ce passé récent lorsqu'ils refusent de charger des armes pendant la guerre du Rif ou jettent l'interdit sur les navires américains après l'exécution de Sacco et Vanzetti³⁸. Dans la continuité des mots d'ordre du syndicalisme révolutionnaire d'antan, beaucoup pourraient se reconnaître dans l'appel du quatrième congrès de la CGTU à multiplier les syndicats de dockers et de marins érigés en groupes de chocs « *capables d'appliquer les décisions qui pourraient être prises (...) concernant le boycott et le sabotage du transport des troupes, armes et munitions pour la guerre...* »³⁹. La réponse à la question cruciale de l'instance responsable d'une telle « décision » creuse cependant le fossé entre les « syndicalistes purs », que révolte le principe d'une subordination au « Parti » perçu comme l'instrument de l'appareil d'État soviétique et, d'autre part, les communistes pour lesquels « l'internationalisme prolétarien » est synonyme d'inconditionnalité envers l'URSS, « centre » et « patrie du socialisme ».

Nouveaux horizons et nouvelles pratiques de « l'internationalisme prolétarien »

Moscou, de fait, s'intéresse de près aux questions maritimes et portuaires. En marge du mouvement syndical, mais en s'appuyant sur le Comité international d'action et de propagande des travailleurs des transports — IPAC-Transport — fondé à Hambourg en 1922 avec le concours du PC allemand⁴⁰, un discret « Département des liaisons de l'Internationale communiste »⁴¹ supervise l'ensemble des filières clandestines de circulation des militants, du matériel et des informations. Couvertures légales d'opérations délicates et

34. Archives nationales, F7 13700, Discours prononcé au Tréport, rapport du commissaire de police, le 11 juillet 1911.

35. Idem, Rapport du commissaire de police de Rive-de-Gier, le 5 avril 1912.

36. Entretien avec Monatte publié par *La Révolution prolétarienne* en octobre 1926.

37. Voir Michel Pigenet, « La liqueur et le fiel, ou le difficile cheminement des dockers vers l'unité », in *La CGT : le Front populaire*, Institut CGT d'Histoire sociale, 1996, pp. 77-109.

38. AN, F7 13705, Rapports des commissaires spéciaux du Havre et de Marseille, les 20 et 26 août 1927.

39. 4e congrès national de la CGTU, Bordeaux, les 19-24 septembre 1927, Paris, Éditions de la CGTU, p. 459.

40. Voir Jan Valtin, *Sans patrie ni frontière*, Paris, Jean-Claude Lattès, 1975, pp. 45-46.

41. OMS, selon son sigle russe.

foyers de propagande, des clubs internationaux de marins structurent le réseau en voie de constitution. Celui de Marseille ouvre ses portes en 1926 ; d'autres suivent à Rouen, Dunkerque, Bordeaux. Outre l'accueil d'émissaires aux identités incertaines, dont la curiosité photographique intrigue la police, les clubs métropolitains s'adressent plus particulièrement aux marins noirs et indochinois⁴². À Bordeaux, les dockers « unitaires » éditent quant à eux des tracts et des journaux dans la langue des nombreux espagnols présents sur les quais⁴³.

L'activité s'intensifie au tournant des années 1920, en prévision d'une brusque aggravation de la situation internationale. À Paris, la CGTU ressuscite le projet d'une grande fédération des transports apte à « *paralyser l'activité du pays dans une période révolutionnaire* »⁴⁴. À Moscou, la conférence maritime de l'Internationale syndicale rouge convoquée en octobre 1930 s'apprête à riposter à « *l'offensive capitaliste* » sans ménager les réformistes de l'ITF. Les 30 délégués de 24 pays différents, dont la France, représentée par Auguste Dumay, l'un des fondateurs du club de Marseille, créent l'Internationale des marins et dockers — IMD⁴⁵. Méfiante, la Fédération « unitaire » des ports et docks se tient à l'écart, mais les syndicats à dominante communiste reprennent les consignes diffusées par l'IMD depuis son siège hambourgeois. En 1933, celle-ci se replie précipitamment à Copenhague, puis Anvers : la victoire des nazis modifie la donne, tant pour l'IMD que pour l'ITF, durement frappées l'une et l'autre par la perte de leurs bases allemandes. L'antifascisme prépare le terrain à l'action commune, à l'exemple du boycott des

navires à croix gammée⁴⁶. En France, il favorise la réunification syndicale, que le congrès du Havre concrétise en décembre 1935. Minoritaires dans la nouvelle Fédération dont les « confédérés » et les « autonomes » accaparent les postes clés, les communistes profitent néanmoins de la dynamique née de l'unité et la combativité ouvrière. Leur résolution antifasciste croise la tradition pacifiste autonome. En phase avec celle de Fimmen, elle propulse la Fédération des ports et docks à l'avant-garde de l'ITF. Après la condamnation en 1935 de l'invasion italienne de l'Abyssinie et des agressions japonaises en Extrême-Orient⁴⁷, l'organisation prône en 1938 le boycott des bateaux des États bellicistes⁴⁸. La guerre d'Espagne marque le sommet des convergences antifascistes. Plus résolue que ses homologues belges, néerlandais ou scandinaves et à l'opposé des syndicalistes britanniques qui sanctionnent les contrevenants à la position gouvernementale de non-intervention, la Fédération frappe d'ostracisme les navires des rebelles et décrète le versement d'une heure de salaire chaque mois au profit de la cause républicaine. À Marseille, les ex-unitaires portent ce montant à 0,50 franc par jour, contribution doublée par les ex-autonomes havrais. L'émulation participe des profonds désaccords qu'avive l'évolution de la situation internationale. Face à l'adversaire communiste, les courants majoritaires des ports et docks font bloc autour des amis de *Syndicats*. En 1938, le pacifisme prévaut, avant comme après Munich⁴⁹. S'il n'est plus de saison l'année suivante, la dénonciation du pacte germano-soviétique, « *infâme trahison russe* » et « *abominable attentat contre le prolétariat international* » entraîne une épuration en règle de la Fédération dont les dirigeants pousseront loin la « politique de présence » dans les institutions chartistes de Vichy⁵⁰.

À nouveau, l'organisation hexagonale évolue à rebours du secrétariat de l'ITF qui, réfugié à Londres, adapte l'antifascisme d'hier en un ralliement sans réticence à l'effort de guerre des Alliés. Dans le prolongement des actions clandestines antérieures, une partie des militants du continent coopèrent avec les services secrets anglo-saxons. Les liens noués ne se défont pas de sitôt. Après la mort de Fimmen, en 1942, son compatriote, Jacobus Oldenbroeck, s'entoure d'une nouvelle génération de cadres syndicaux modérés dont le tropisme atlantique infléchira durablement les conceptions internationalistes. L'ITF y gagne une familiarité, inédite et de bon augure pour son audience future, avec nombre de personnalités occidentales de l'après-guerre. Aussi bien prend-elle la tête de la résistance des SPI qui, tous arrimés à l'Ouest, croisent le fer avec la nouvelle Fédération syndicale mondiale (FSM), dont la perméabilité au communisme se double d'orientations centralisatrices. Ferme soutien du plan Marshall et du Pacte atlantique, l'ITF se félicite de la création, en 1949, d'une Confédération internationale des syndicats libres (CISL) à laquelle il fournit, en la personne de Jacobus Oldenbroeck, son premier secrétariat général⁵¹.

42. En décembre 1931, la police signale la mission dévolue à Ali, détaché du secrétariat international de la CGTU pour se consacrer à la propagande dans les ports. L'Indochinois Yu Tam et le Soudanais Kouyaté prennent par ailleurs la parole à Bordeaux devant une centaine de marins et de dockers de diverses nationalités (Archives nationales, F7 13708, MP du 4 décembre 1931 et F7 13709, Rapport du commissaire central de Bordeaux, le 28 décembre 1931).

43. Voir par exemple *Adelante*, la feuille syndicale diffusée sur le port — Archives nationales, F7 13706, Rapport du commissaire central, le 9 septembre 1929 — en complément de tracts bilingues (Archives nationales, F7 13707, Rapport du commissaire central, le 10 janvier 1930).

44. Archives nationales, F7 13584, Rapport sur la réunion de la CE de la CGTU, le 16 décembre 1928.

45. Archives nationales, F7 13710, Renseignements sur l'IMD, février 1932 ; F7 13699, Notes sur le congrès de l'Internationale des gens de mer, le 14 juin 1932 ; F7 13708, Rapport de la préfecture de police de Paris, le 15 décembre 1931.

46. La consigne, lancée par l'IMD en juin 1933, rencontre quelques échos à Anvers, Amsterdam, Rotterdam, Zaandam et, en France, à Dunkerque, Rouen, Le Havre, Marseille, Bordeaux, Saint-Brieuc et Morlaix. (Archives nationales, F7 13580).

47. *Congrès de fusion des syndicats autonomes, confédérés et unitaires, Le Havre, 13-15 décembre 1935*, Le Havre, Imprimerie de l'Union, s.d.

48. *Congrès fédéral, 27-29 janvier 1938*, Nantes, Paris, L'Émancipatrice, 1938.

49. En septembre 1938, 93 des 161 syndicats des Ports et Docks représentés au congrès confédéral soutiennent la motion Delmas sur la paix, soit une proportion double de celle de l'ensemble des délégués.

50. Voir Michel Pigenet, « Les syndicats de dockers et la Fédération des ports et docks à l'épreuve du syndicalisme légal (1940-1944) », contribution au colloque *Le syndicalisme sous la botte (1939-1945)*, Paris, 1^{er}-2 décembre 2005, actes à paraître.

51. Cf. A. Carew, Michel Dreyfus, G. Van Goethem, R. Gumbrell-Mc Cormick & Marcel Van der Linden (eds.), *The International Confederation of Free Trade Unions*, Berne, Peter Lang, 2000.

Il en va autrement pour la Fédération française des ports et docks, dont les militants les plus en vue de l'entre-deux-guerres, discrédités, doivent céder la place aux ex-unitaires. Le pluralisme idéologique subsiste, mais s'accorde au souci de maintenir une unité corporative que nul ne se risque à compromettre au lendemain du vote, en 1947, de la loi statutaire qui conclut le processus de professionnalisation des dockers et rompt la confusion entre intermittence et précarité. La scission de 1947-1948 épargne ainsi le syndicalisme docker. Le choix du maintien à la CGT ne saurait toutefois être de pure commodité au moment où le mouvement syndical devient l'un des principaux enjeux et acteurs de la guerre froide.

La division internationale, on le sait, épouse les contours des deux blocs. Tandis que la CISL regroupe la majeure partie des organisations d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, le gros des forces de la FSM se situe à l'Est et, secondairement, au Sud. La rigueur des déterminismes géographiques souligne la prégnance des logiques nationales, politiques, voire étatiques. À l'Ouest, la CGT française et la CGIL italienne brouillent la netteté du partage, mais confirment à leur manière la vitalité des références nationales. La discordance entre la carte des affinités idéologiques et celle des réalités géopolitiques réduit considérablement la probabilité d'actions corporatives transfrontalières de proximité, sources premières de l'internationalisme syndical. Sans infirmer le constat, la situation s'avère cependant plus complexe chez les dockers.

Combats internationalistes et horizon revendicatif national

À l'heure où le Plan Marshall et le traité de l'Atlantique Nord stimulent le transport de millions de tonnes de marchandises, d'armes et de munitions — trafic amplifié, en France, par celui que génère le conflit indochinois —, les combattants de la guerre froide ont conscience de la fonction stratégique des ports. L'ITF et la Fédération des ports et docks l'ignorent moins que d'autres. La première n'abandonne à personne le soin de lutter contre « *les manœuvres et les infiltrations communistes* », tâche confiée à un comité spécial international de marins et de dockers créé en novembre 1949. Le communiqué publié après sa première réunion, les 23 et 24 janvier 1950, condamne les tentatives d'obstruction du déchargement de matériel de guerre américain. Il appelle ses affiliés à « *manutentionner normalement* » les marchandises transportées dans le cadre du Pacte atlantique, « *instrument de défense des pays démocratiques*⁵² ». À cette fin, le nouvel organisme annonce une « *campagne énergique* » et la constitution de « *comités d'action* » locaux, régionaux et nationaux, qualifiés de « *brigades syndicales de combat* » par la presse anglo-saxonne⁵³. C'est chose faite à Marseille avec la formation d'un « Comité de vigilance méditerranéenne » en avril 1950, au lende-

main d'un conflit très dur et quelques mois avant la convocation, dans la même ville, d'une conférence de l'ITF. À cette occasion, les délégués sont invités à étudier « toutes les dispositions utiles pour assurer la régularité des opérations de déchargement du matériel de guerre ». L'organisation, que l'on a connu moins directive en d'autres temps, ne tolère pas de dissidence : à sa demande, la fédération danoise enquête sur l'attitude des dockers de Copenhague suspectés d'avoir refusé de manutentionner des armes⁵⁴.

Les consignes communistes rencontrent néanmoins un certain écho auprès d'une partie des syndicalistes britanniques, belges ou scandinaves membres de l'ITF. Parallèlement, la FSM parraine la création à Marseille, en juillet 1949, d'une Union syndicale internationale des marins et dockers (UISMD) implantée dans 22 pays⁵⁵. En dehors des bastions européens de l'Est, de France et d'Italie, on note la participation de syndicats finlandais et néerlandais ; l'UISMD dispose, en outre, de solides bases en Australie, en Nouvelle-Zélande, au Canada et sur la côte Pacifique des États-Unis. Aussi remarquable que soit cette présence à l'Ouest, sans égale parmi les autres départements professionnels de la FSM, les dockers français éprouvent les plus grandes difficultés à rompre leur isolement en Europe occidentale. Leur mobilisation, en première ligne de « l'action pratique » contre la guerre n'arrange rien⁵⁶. Très — trop — détachés du gros des forces cégétistes, ils ne le sont pas moins de leurs camarades italiens qu'aucun conflit indochinois, il est vrai, ne sensibilise. En réalité, la FSM est moins à l'initiative que le PCF dont les activistes débordent, ici et là, la Fédération des ports et docks. C'est évident à Marseille où, contre l'avis des instances fédérales, mais sous la pression de responsables communistes phocéens, le syndicat local lance en mars 1950 un mot d'ordre de grève au pire moment d'une conjoncture difficile. L'ampleur des moyens déployés par l'État et les employeurs vient à bout des ouvriers après plus de cinq semaines d'un conflit soldé par des centaines de retraits de cartes professionnelles et la perte, quinze ans durant, de la suprématie sur les quais du premier port français. Aux dires de son secrétaire, la Fédération subit « *une série d'échecs glorieux mais cuisants, qui nous firent grand tort en ce qui concerne nos revendications propres*⁵⁷ ». Instruits par cette expérience douloureuse, les cégétistes se garderont à l'avenir de telles démonstrations. Leur retenue pendant l'insurrection algérienne suscite d'ailleurs les critiques de militants arabo-berbères qui se souviennent de l'ardeur témoignée à l'époque de la guerre d'Indochine. Pacifistes, les dockers cégétistes analysent moins le conflit algérien d'un point de vue internationaliste, toujours évalué à l'aune de relations Est-Ouest en voie de dégel, que sous l'angle des affrontements franco-français. Si l'on signale encore des refus ponctuels, quoique renouvelés, de manutention d'armes, les protestations relèvent le reste du temps d'initiatives qui n'ont rien de strictement portuaire.

52. Voir le *Journal de la Marine marchande* du 2 février 1950.

53. *Daily News* du 8 mars 1950, cité par Alain Ruscio, *Les communistes français et la guerre d'Indochine, 1944-1954*, Paris, L'Harmattan, p. 261.

54. Voir le *Journal de la marine marchande* du 2 février 1950.

55. Voir *L'Avenir des ports* d'août 1949.

56. Michel Pigenet, « 1950. Les dockers français, "gardes-côtes de la paix" », in *Images et mouvements du siècle. Chronique sociale*, tome 2, Institut CGT d'Histoire sociale-Éditions France Progrès, 1999, pp. 409-416.

57. Mémoires inédits de Désiré Brest, p. 79. Archives privées.

Bon gré mal gré, l'action anticolonialiste et pacifiste procède elle-même, plus que jamais, de considérations nationales. Dans l'incapacité de développer des coopérations durables sur les problèmes corporatifs avec les organisations « réformistes » des pays voisins, la Fédération CGT s'accommode d'une situation qui, au total, ne paraît guère préjudiciable aux grandes heures de l'État social. Forte d'une hégémonie indiscutée à l'échelon national, elle maîtrise parfaitement les négociations engagées à ce niveau, qu'elle souhaite privilégier au détriment des « arrangements » locaux. Réalistes, ses dirigeants renoncent d'autant plus volontiers à en envisager d'autres, transnationaux, que les affiliés européens de l'ITF, tout aussi ancrés dans leurs références nationales, n'offrent pas d'alternative convaincante en la matière.

Les temps changent, cependant. À la faveur de la détente, la tendance à l'internationalisation des échanges gagne les pays socialistes au point de peser sur les orientations de l'UIS des Transports, héritière élargie de l'UISMD, que les syndicats étatisés de l'Est continuent de subordonner à des impératifs géostratégiques. Ainsi évitent-ils d'appuyer la dénonciation active des pavillons de complaisance — thème récurrent du syndicalisme maritime occidental — qui fréquentent les ports polonais, soviétiques ou bulgares. Les dockers français se heurtent à des réticences similaires quand, à la veille des réunions de l'OIT, ils proposent une harmonisation des positions sur les conteneurs ou les normes de sécurité. Très attachés au « statut » de 1947, ils finissent par se démarquer de leurs partenaires de l'UIS, par trop compréhensifs envers les projets de mensuralisation des gouvernements et des patronats occidentaux⁵⁸. Dans le passé, la Fédération CGT s'était déjà opposée à certaines positions soviétiques⁵⁹ ; elle n'hésite plus désormais à exprimer publiquement des désaccords touchant, il est vrai, à des questions majeures à l'origine de conflits à répétition dans les ports français⁶⁰.

L'évolution, contemporaine du regain de combativité sociale perceptible à l'Ouest du continent, signale l'épuisement des « logiques de camp » de la guerre froide. Les dockers havrais, résolument cégétistes, mais toujours aussi réservés à l'égard des communistes, ont tôt fait de valoriser des contacts jamais totalement rompus. Dès 1966, le secrétaire du syndicat local, conscient de l'importance à venir des conteneurs, obtient de correspondants new-yorkais la copie de l'accord conclu à ce sujet sur la côte Atlantique des États-Unis. Il s'en inspire pour prendre de vitesse ses interlocuteurs patronaux et administratifs auxquels il soumet un projet inédit de convention applicable dans le respect des intérêts ouvriers. Le résultat, communiqué à la Fédération, n'est pas mince, et moins encore, la coopération américano-havraise sur un thème négligé par le département professionnel de la FSM. Le temps presse, pourtant, alors que la construction du Marché commun annonce d'autres bouleversements.

Recompositions et nouveaux horizons

Explorations européennes

Confrontés à une concurrence qui n'a pas attendu, dans leur domaine, le traité de Rome pour se manifester, les syndicats ouest-européens de dockers peinent à s'adapter à la nouvelle donne économique et sociale. La remarque vaut pour la Fédération CGT, qui à l'instar de la Confédération pointe les menaces pour l'emploi, mais se cale sur une ligne de défense nationale. Plus tacticiens que stratèges, ses responsables pressentent cependant la nécessité et l'opportunité de concertations transfrontalières. Il faut toutefois attendre 1972 pour que la Fédération prenne acte de « l'installation d'un système portuaire européen ». La résolution adoptée au congrès tenu cette année-là déplore « l'impossibilité momentanée pour les travailleurs d'Europe d'échanger leur point de vue », mais se résout à lancer un appel en faveur de la tenue, « le plus rapidement possible », d'une rencontre avec les dirigeants des syndicats des pays voisins⁶¹.

Dès avant cette date, le vent de contestation qui traverse les pays occidentaux a malmené la force d'inertie des appareils syndicaux restés fidèles aux proscriptions de la période antérieure. Certes, les veto ne sont pas tous levés du jour au lendemain. Interdit de séjour en Belgique depuis 1960 où sa présence pendant une grève lui a valu d'être fiché comme « individu dangereux pour l'ordre public », le secrétaire général des dockers de Dunkerque échoue à nouer des contacts avec les dirigeants du syndicat des travailleurs du port d'Anvers⁶². Ses efforts, comme ceux de ses camarades de Calais et du Havre, sont mieux récompensés en Grande-Bretagne, où les revendications salariales et la réforme de l'intermittence, avalisée par la direction nationale du TGWU, suscitent des initiatives de solidarité génératrices de relations nouvelles. Dans les années 1970, des échanges amicaux se multiplient avec les syndicalistes de Londres, Tilbury et Southampton. Moins suspects d'arrière-pensées politiques, les syndicalistes havrais franchissent les frontières plus aisément encore. De retour d'un séjour d'étude à Rotterdam, leur secrétaire peut ainsi alerter ses compatriotes sur les mutations techniques et sociales déjà bien avancées dans le premier port du monde⁶³.

Les affiliations internationales en question

Teinté d'arrogance, le quant à soi havrais agace certains militants d'autres sites. Les plus méfiants s'inquiètent d'un risque de contagion réformiste. Les Havrais s'en défendent, mais font volontiers valoir l'étendue de leurs relations. En 1982, leur dirigeant s'attarde sur sa participation, depuis quatre ans, aux conférences annuelles des syndicats portuaires d'Europe occidentale⁶⁴. Malgré l'exclusion persistante de la Fédération

58. Entretien avec Gérard Leclercq, secrétaire général de la Fédération (1981-1986), président de la branche des Ports et Docks de l'UIS Transports (1981-1986), le 25 juin 1998.

59. Dans ses Mémoires inédits, pp. 56-57, Désiré Brest explique comment, en 1949, lors de la conférence constitutive de l'UISMD, il fut amené à brandir la menace d'un retrait de sa Fédération pour obtenir l'amendement d'un projet de résolution sur la paix trop abrupt soutenu par les Soviétiques.

60. La CGT agit de même, à partir de 1968, dans les instances dirigeantes de la FSM.

61. Congrès fédéral national, 15-16 juin 1972, Paris, Imprimerie de la Fédération nationale des ports et docks, 1973, p. 105.

62. Intervention de Roger Gouvert, Congrès fédéral national, 15-16 juin 1972, op. cit., p. 67.

63. Intervention de Lucien Nolent, Congrès fédéral national, 18-19 juin 1970, Paris, Paris, Imprimerie Gutenberg, pp. 69-70.

64. Intervention de Lucien Nolent, Congrès fédéral national, 12-13 juin 1980, Paris, Paris, supplément à L'Avenir des ports, 1980, pp. 28-30.

CGT de la liste des invités, ces rencontres se tiennent en-dehors de l'ITF. Consacrées à l'examen des problèmes corporatifs du moment, elles tranchent sur les initiatives passées par leur tonalité critique et le souci de résister à la vaste offensive de déréglementation déclenchée dans le sillage de la révolution des techniques de manutention portuaire. En rupture avec les lourdes procédures syndicales internationales, elles font de leur souplesse une force, posent les linéaments d'un programme revendicatif et examinent les modalités d'une entraide efficace en prévision des conflits à venir.

Au même moment, les travaux de la huitième conférence de l'UIS-Transports tenue à Damas en octobre 1981 butent sur la définition d'objectifs communs aux délégués de la centaine de syndicats représentés. Élu à la tête de la branche portuaire de l'Union, le secrétaire général de la Fédération CGT note « *la grande disparité des situations nationales* »⁶⁵. L'explication ne relève pas seulement du constat économique : elle s'applique aussi à la nature des syndicalismes réunis. Ces obstacles, assurément anciens, à l'efficacité de la FSM fragilisent dangereusement les fondations d'une organisation dont le ciment idéologique s'effrite alors que s'esquissent de nouvelles chaînes de solidarités — trop faibles encore, cependant, pour opposer un front solide à la déferlante libérale qui dans les deux dernières décennies du XX^e siècle emporte ou ébranle les conquêtes syndicales et statutaires de l'après-guerre.

Internationales par leur ampleur et la stratégie de globalisation dont se réclament leurs initiateurs, les mutations opérées s'effectuent néanmoins dans des cadres législatifs nationaux traditionnels. Tel est d'ailleurs l'échelon que privilégient les syndicats quand leurs interlocuteurs patronaux et publics raisonnent et se concertent au niveau européen, voire mondial, quitte à miser sur les concurrences de sites pour offrir des issues locales négociées sans l'aval de fédérations désavouées dans les faits ou menacées d'écèlement⁶⁶. Le calendrier et les modalités des réformes diffèrent d'un pays à l'autre, depuis la brutalité thatchérienne jusqu'au *statu quo* allemand ou néerlandais⁶⁷, en passant par les compromis belge et espagnol, ou les défaites sans débandade française et italienne. Nul ne songe sérieusement, alors, à coordonner une résistance disparate dans ses références, ses objectifs et ses formes. Acculés, les syndicats peinent à réactiver, dans les phases de conflictualité aiguë, les manifestations élémentaires de solidarité. Discrète, mais parfois décisive⁶⁸, l'intervention des autorités et instances européennes en faveur de la levée des obstacles « corporatistes » à l'exercice de la libre concurrence, conforte sur le moment cette ligne de défense « nationale ». Les reculs subis affaiblissent les syndicats de dockers, mais ne les balayaient pas ; ils les persuadent, cependant, de la nécessité de dépasser le stade des relations épisodiques avec les organisations des pays voisins. Si les échanges continuent de passer par Le Havre pour les syndicats d'Europe du Nord-Ouest et par Marseille pour ceux de la Méditerranée, les



militants des deux ports sont davantage considérés, dorénavant, comme les ambassadeurs de la Fédération. En 1996, cette dernière reçoit le mandat d'impulser la construction d'une « *structure européenne des syndicats de dockers* »⁶⁹. Dans l'immédiat, le terrain de la solidarité avec les 329 travailleurs portuaires de Liverpool licenciés en septembre 1995 pour avoir refusé de forcer un piquet de grève favorise les rapprochements les plus larges⁷⁰. Ainsi un conseil européen *ad hoc* prépare-t-il la conférence internationale qui, en décembre 1997, retient le principe d'une journée de solidarité⁷¹. Son annulation amène la Fédération à durcir le ton vis-à-vis de l'ITF et de la CES, « *foyer réformiste par définition et par vocation* »⁷².

Page de couverture du numéro de ITF News publié en juillet 1996 à l'occasion du centenaire de la Fédération internationale des ouvriers du transport

(Coll. part.)

65. *L'Avenir des ports*, janvier-février 1982.

66. Pour une présentation de la stratégie suivie lors de la contre-réforme française de 1992, on se reportera avec profit à l'ouvrage écrit par l'un de ses acteurs patronaux : L. Hilaire, *Dockers, corporatisme et changement*, Transport Actualité-GEP Communication, 1993.

67. *Statu quo* qu'explique l'intégration ancienne des dockers allemands et néerlandais dans le droit commun salarial.

68. En décembre 1991, la Cour européenne de justice juge ainsi incompatible avec le traité de Rome le monopole d'embauche des dockers génois en vigueur depuis des décennies.

69. *Congrès fédéral national*, Montreuil, les 19-21 juin 1996, Montreuil, 1996, supplément à *L'Avenir des ports*, p. 80.

70. Outre la solidarité financière, des navires partis ou à destination de Liverpool subiront des retards lors de chargements ou de déchargements dans plusieurs ports étrangers. Il faudra attendre 1998 pour qu'un compromis mette fin à trois ans de conflit.

71. Rapport de Daniel Lefebvre, *Congrès fédéral national*, Montreuil, les 17-19 novembre 1999, sl, sd, p. 10.

72. Rapport d'activité en vue du 24^e congrès fédéral, *L'Avenir des ports*, n° 329, septembre 1999, p. 15.

Les nouvelles frontières de l'internationalisme syndical portuaire

Le retrait de la FSM et de son UIS ne s'accompagne, en conséquence, d'aucune affiliation à l'ITF ou à sa structure régionale réorganisée en 1999, l'European Transport Workers' Federation (ETF). Elle concourt néanmoins à la création, en 2001, de l'International Dockworkers Council (IDC) qui, présent dans sept pays d'Europe, en Amérique du Nord et au Chili, déclare vouloir dépasser les pesanteurs et traditions institutionnelles de l'ITF à laquelle plusieurs des organisations adhérentes continuent d'appartenir. À la croisée du corporatisme et de l'internationalisme, les promoteurs de l'IDC valorisent l'identité des 30 000 dockers affiliés aux syndicats fondateurs, point d'appui d'une solidarité renouvelée « *entre les fédérations de travailleurs portuaires et les autres classes ouvrières* »⁷³. Un projet auquel l'ITF répond par une vigoureuse mise en garde contre l'initiative « *d'une poignée d'organisations* » accusées de « *perpétuer les divisions* » internationales et d'« *affaiblir les syndicats à une époque où les emplois et les conditions de travail sont menacés par la précarisation, la déréglementation et la privatisation* »⁷⁴. De part et d'autre, le ton n'est pas au compromis et la réconciliation paraît lointaine. La situation est cependant mouvante et n'exclut pas des convergences de fait et des succès parallèles, mais non partagés. Ce qui nous ramène à la directive censurée de novembre 2003 évoquée en introduction de notre article.

L'affaire commence en juillet 2000, lorsque la Commission transmet dans l'urgence à l'ETF un questionnaire sur la libéralisation des services portuaires⁷⁵. Dès novembre, un projet officieux de directive circule avant qu'une première rencontre ait lieu avec les syndicats, en janvier 2001. Devant l'évidence de l'absence d'une prise en compte de leurs demandes, les organisations de dockers, sans répudier le lobbying à l'honneur dans les coulisses des institutions bruxelloises ou strasbourgeoises, s'essaient, à l'échelon européen, aux méthodes éprouvées ailleurs de l'action directe. Le 25 septembre, une journée d'action pouvant aller jusqu'à la grève sensibilise les travailleurs portuaires aux enjeux d'une directive que les entreprises de manutention ne sont pas les dernières à critiquer. Les assurances données à l'ITF par la Commission et le gouvernement britannique laissent présager un abandon des points litigieux. À tort. La lutte reprend de plus belle en 2002 contre la perspective d'une multiplication des « ports de complaisance ». Ciblées, les actions visent les compagnies qui ont anticipé sur la promulgation de la directive. En janvier 2003 se déroule la grève la plus ample jamais organisée dans l'Union. En mars de la même année, la manifestation convoquée à Strasbourg, ponctuée d'échauffourées avec la police, impressionne les eurodéputés qui amendent le texte de la

Commission, mais le compromis obtenu est refusé par le Conseil des ministres. Le 29 septembre 2003, plus de 15 000 dockers venus des quatre coins de l'Union européenne se rassemblent simultanément à Barcelone et Rotterdam, à l'appel, respectivement, de l'IDC et de l'ETF. Au cours des semaines suivantes, ils maintiennent une forte pression sur les élus et les gouvernements nationaux. Avec le résultat que l'on sait⁷⁶.

L'ampleur et la variété des actions portuaires, leurs conclusions victorieuses, tranchent sur la grisaille d'une actualité syndicale européenne plus riche en déclarations d'intentions et en mesures symboliques ou organisationnelles qu'en pratiques effectives de mobilisation. Si les cohabitations d'aujourd'hui donnent la mesure du chemin parcouru depuis les années 1950, elles ne sauraient masquer la médiocrité des coordinations effectives et des résultats obtenus. Préable probable à l'insertion durable de la CGT dans le mouvement syndical régional, son adhésion à la Confédération européenne des syndicats (CES) a entraîné celle de beaucoup de ses fédérations aux différents comités professionnels européens. Les rencontres et les échanges développés dans ces cadres ont permis de dissiper nombre d'incompréhensions, mais n'ont pas suffi à la détermination d'objectifs communs assez forts pour dégager une stratégie interprofessionnelle apte à se décliner en stratégies de branches. Les accords et compromis syndicaux de sommet montrent ici leurs limites dès lors que les modalités technocratiques d'une construction européenne d'inspiration libérale se superposent dans l'ambiguïté aux garanties et références forgées autour de l'État-nation. Ainsi la législation sociale et les règles régissant les relations du travail continuent-elles à relever des États dans le même temps où les normes communautaires, qui érigent la libre concurrence en principe fondamental, les ravalent au rang de variables d'ajustement dans course à la compétitivité. Le syndicalisme portuaire offre l'exemple d'une recomposition syndicale moins institutionnelle, plus souple et combative. La tradition corporative a sa part dans le choix d'un pluralisme international d'autant mieux assumé qu'il n'exclut pas ou plus l'action commune. Par un curieux paradoxe, ce pluralisme va de pair avec l'unité organique nationale réalisée au sein de la CGT, autre indice d'une exception de longue durée dans un syndicalisme hexagonal dont la représentation à la CES reproduit les rivalités.

L'histoire continue : le 5 janvier 2006, une centaine de dockers venus d'autant de ports de neuf pays d'Europe, se réunissent au Havre, au nom d'organisations fortes de près de 40 000 dockers en prévision du nouveau projet de directive de la Commission. L'avenir dira si le cadre européen, désormais peu ou prou admis par tous les syndicats portuaires, fermera ou repoussera l'horizon des solidarités salariales aux confins de l'économie-monde d'aujourd'hui.

M. P.

73. Voir la rubrique Présentation du site de l'IDC (www.idcdockworkers.org/fra/presentation.html).

74. Résolution n° 33 adoptée lors du 40^e congrès de l'ITF, Vancouver, 14-21 août 2002.

75. Voir P. Turnbull, « Guerre dans les ports », in *Transport international*, n° 4, 2004, pp. 14-16.

76. Un résultat non définitif, toutefois : un nouveau projet, annoncé en juin 2004 par la commissaire en charge des transports, reprend l'essentiel des dispositions controversées et a été examiné par le Parlement en janvier 2006, avec le même résultat.