



HAL
open science

Préface (à Dockers, une histoire nantaise)

John Barzman

► **To cite this version:**

John Barzman. Préface (à Dockers, une histoire nantaise). DOCKERS, UNE HISTOIRE NANTAISE : TRAVAILLER ET LUTTER SUR LES QUAIS (XVII^E-XX^E SIÈCLES), Editions du CHT, pp.5-13, 2023, 978 2 91222 840 6. halshs-04224189

HAL Id: halshs-04224189

<https://shs.hal.science/halshs-04224189>

Submitted on 16 Oct 2023

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.

C'est en 1981 que j'ai entendu parler pour la première fois du Centre d'histoire du travail de Nantes (CHT, alors Centre de documentation du mouvement ouvrier et du travail – CDMOT). Doctorant à l'université de Californie à Los Angeles (UCLA), je cherchais une ville française qui pourrait faire l'objet de la thèse doctorale que je projetais d'écrire sur le mouvement ouvrier et social français au xx^e siècle et j'avais remarqué l'ouvrage de Yannick Guin (*Le mouvement ouvrier nantais, essai sur le syndicalisme d'action directe à Nantes et à Saint-Nazaire*, 1976) et la ville qu'il traitait. Finalement, c'est Le Havre qui a retenu mon attention parce qu'il avait été moins étudié¹.

Mais le modèle nantais est resté une référence pour moi. Il est clair que l'ampleur et la complexité des mouvements de travailleurs et travailleuses des villes de l'estuaire de la Loire ont nourri une réflexion des plus intéressantes sur le mouvement ouvrier. L'œuvre de Michel Verret, par exemple, en témoigne². Au fil des années, j'ai retrouvé des collègues attachés à Nantes et Saint-Nazaire dans mes travaux sur l'histoire des mondes du travail et des ports, au travers de réseaux comme le « Maitron », *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier et du mouvement social*, lancé par l'historien Jean Maitron et prolongé et amplifié par l'historien Claude Penneret, ou le groupement d'intérêt scientifique Histoire et sciences de la mer. En 2016, j'ai invité Manuella Noyer, une des trois auteur-es de ce livre, à siéger au comité scientifique du colloque international Répression et solidarité internationale dans les ports du monde – 3^e journée Jules Durand³. C'est donc

1. La thèse est consultable à John BARZMAN, « Labor and Politics in France: Le Havre 1913-1923 », PhD Dissertation UCLA 1987, UMI Microfilms, traduite et enrichie dans J. BARZMAN, *Dockers, métaïlos, ménagères : Mouvements sociaux et cultures militantes au Havre (1912-1923)*, 1997, doi.org/10.4000/books.purh.11853.
2. Voir un aperçu de son œuvre dans Michel VERRET, « Histoire d'une fidélité. Biographie de Michel Verret par lui-même », *Politix*, vol. 4, n°13, 1991.
3. Le colloque cité s'est tenu à l'université Le Havre Normandie en 2016, voir julesdurand.fr/journees-jules-durand/journées-jules-durand-2016/journées-2016-programme.

avec plaisir que je me permets de souligner ici quelques points de cette nouvelle production du CHT.

Dockers, une histoire nantaise. Travailler et lutter sur les quais (xvi^e-xx^e siècle) est composé de la juxtaposition de tableaux de la situation du port à différents moments. Malgré les discontinuités qui résultent de ce choix, il enrichit l'histoire sociale de plusieurs façons. Tout d'abord, le livre rappelle la diversité des formes et métamorphoses du monde du travail à travers l'histoire. Il apporte de l'eau au moulin de ceux qui pensent que l'histoire des mondes du travail ne peut se réduire à l'histoire des ouvriers d'usines ou de services, salariés à la semaine ou au mois, membres de syndicats reconnus par la loi. Même dans le cas exposé ici, celui des ports de l'embouchure de la Loire, ces salariés stables apparaissent comme une des composantes, souvent assez minoritaire, d'un collectif de travail du port nettement plus vaste. Les trois auteur-es répondent donc, à leur manière, à l'appel à un élargissement du champ de l'histoire des mondes du travail répété tout récemment par Marcel van der Linden dans *Travailleurs du monde. Essais pour une histoire mondiale du travail*¹. Celui-ci, par ses exemples pris dans des régions en dehors du carré bien labouré de l'Atlantique nord et par ses études des relations informelles et des formes de résistance autres que la grève bien ordonnée (telles que mutuelles, tontines, ralentissements, absentéisme, fuite), encourage l'intégration des esclaves, des engagés coloniaux sous contrat, des domestiques, des femmes, des enfants, des personnes âgées, des unités de vie familiales ou autres, des précaires, des chômeurs, du secteur informel, des faux indépendants et des « polyactifs » à une histoire globale du travail comprise comme celle de tous les travailleurs et travailleuses subalternes. Nombre de ces éléments se retrouvent dans l'histoire nantaise.

La première partie de *Dockers...* porte sur la transition entre l'organisation du travail portuaire nantais qui existait avant la

1. Marcel VAN DER LINDEN, *Travailleurs du monde. Essai pour une histoire mondiale du travail*, Paris, Karthala, 2022.

Révolution française et celle qui émergea sous la Troisième République. Chaque chapitre part d'un document d'archives et regorge d'autres citations qui confirment la fluidité de termes que l'historien non averti est tenté de considérer comme figés. Un outil donc, pour l'enseignant qui veut montrer la nécessité de replacer les documents dans leur contexte. Les situations sur le terrain se modifient, au gré notamment des rapports de force sociaux, malgré la persistance des termes légaux comme « corporations », « métiers jurés » et d'une troisième catégorie mal définie, en dehors des deux premières, celle des « journaliers occasionnels » et personnes à qui les donneurs d'ordres voudraient confier des tâches « comme bon leur semble ». Réformes, contre-réformes, accords locaux, tolérances tacites, exceptions enregistrées, jurisprudence, usages locaux, prise en compte de moments exceptionnels (grande marée, baisse soudaine du trafic, guerres, attente d'un verdict), compétence limitée aux frontières d'une ville, d'un quartier ou d'un quai, ou à une seule marchandise, transformation des emballages et des cales de navires, contestations, répression sélective... la gamme des évolutions et des situations particulières est immense¹. En lisant les documents d'archives sélectionnés et reproduits dans le texte, on est saisi par la nécessité pour leurs rédacteurs, souvent des policiers, de chercher à préciser le sens des mots qu'ils utilisent pour rendre compte de ce qui s'est passé, par des descriptions détaillées des opérations et des rappels d'épisodes précédents.

Cette première partie du livre renforce donc le sens général de l'important recueil dirigé par Philippe Minard et Steven Kaplan, qui souligne la malléabilité des définitions légales du XVIII^e siècle, leurs prolongements souterrains pendant la première moitié du

1. En 2000, j'avais recensé pour la troisième catégorie uniquement, au Havre, les termes suivants : gens de bras, gens sans aveu, gagne-petit, gagne-deniers, manœuvres, vacataires, hommes de peine, auxquels s'ajoutent à l'occasion les femmes, les ruraux, les voyageurs (J. BARZMAN, *Les dockers du Havre, de la brouette au portique (XIX^e-XX^e siècles)*, Habilitation à diriger des recherches, université de Paris I-Panthéon Sorbonne, 2000).

xix^e siècle, et leur pertinence dans la recherche des origines des valeurs portées par les clubs républicains sociaux, premiers syndicats et autres associations populaires préoccupées par la justice sociale pendant la seconde moitié du xix^e siècle, voire plus tard¹. Aujourd'hui, le patrimoine et la mémoire sont valorisés, et de nombreux dockers aiment à évoquer les corporations et métiers enregistrés dont leurs organisations syndicales seraient issues, au moins en partie. La revendication est juste, mais les voies de cette transmission ont été extrêmement ramifiées, et de manière contradictoire. En 1947, l'historien britannique Maurice Dobb se pencha sur la façon dont cette transition s'était déroulée dans ce qui avait été le plus grand port du monde pendant des siècles, celui de Londres sur la Tamise. Il constata une arborescence complexe des anciennes guildes, allant de celles qui se transformèrent en sociétés capitalistes ou coopératives de maîtres, à celles dont les principes inspirèrent les groupements de manœuvres². Au Havre, les métiers enregistrés, tolérés dans les années 1790, donnèrent naissance, vers 1870, au travers de multiples péripéties, à une Société anonyme des Brouettiers du Grand Corps, aux prémices d'un syndicat des voiliers qui s'affilia plus tard à la CGT, et surtout aux idées de répartition et de rémunération équitables du travail présentes dans les nombreuses tentatives qui marquèrent les premiers temps du syndicalisme³.

Dans l'histoire générale des relations professionnelles, le cas de la manutention portuaire a été très étudié entre 1950 et 1970 par des sociologues du travail et économistes qui recherchaient des facteurs objectifs pouvant expliquer la forte propension à la grève et à l'adhésion syndicale du milieu (masse compacte homogène, isolement, faible qualification). Les premières étapes de la discussion, à partir d'un article de Kerr et Siegel, sont résumées et

1. Steven KAPLAN, Philippe MINARD (éd.), *La France, malade du corporatisme ? XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Belin, 2004.
2. Maurice DOBB, *Studies in the Development of Capitalism*, Londres, Routledge, 1947.
3. John BARZMAN, *Les dockers du Havre, de la révolution à nos jours*, Rouen, PURH, en cours d'impression 2023.

critiquées dans les deux volumes *Dock Workers...* de 2000 et, plus récemment, dans une thèse du Suédois Jesper Hamark¹. Le texte présenté ici contribue à ce débat dont on peut espérer qu'il intégrera davantage les études publiées dans des langues autres que l'anglais. Il confirme, après beaucoup d'autres, que les travailleurs de la manutention portuaire constituent un ensemble très divers du point de vue des métiers, des donneurs d'ordres et de la qualification. Il fournit de nombreux exemples de la complexité des tâches, de l'importance de la formation sur le tas sans laquelle les risques d'accidents et d'avaries se multiplient, de la nécessaire rotation des opérations plus ou moins pénibles, de l'importance de la capacité à travailler en équipe et de la palette des formes d'intermittence du travail, esquissant une vision du travail qui ne serait pas dominée par la performance immédiate et la recherche du profit maximal. Par ailleurs, il montre à quel point la statistique officielle des grèves est trompeuse. Tout refus d'embauche, ou refus de continuer une tâche commencée, constitue-t-il un arrêt de travail, pour peu qu'il concerne plus d'un individu ? Les lock-out décidés par les patrons doivent-ils être comptés comme grève ? Parfois, la puissance syndicale se manifeste sans grande grève locale : possibilité de ralentissement, menace de grève ou participation brève à un arrêt décidé par la fédération au niveau national suffisent à obtenir les concessions voulues.

L'ouvrage illustre aussi comment diverses formes d'identification collective se manifestent et se combinent à différents moments de la conjoncture. Le docker appartient à une équipe, à un métier et, pendant longtemps, à une des quatre sections des quais de Nantes. Mais il réagit aussi aux mouvements plus politiques, qu'il s'agisse des chouans, des républicains, des socialistes,

1. Clark KERR, Abraham SIEGEL, « The Interindustry Propensity to Strike—an International Comparison », in Kornhauser et al., *Industrial Conflict*, 1954; Sam DAVIES, et alii, *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History (1790-1970)*, Aldershot, Ashgate, 2000, 2 vol.; Jesper HAMARK, *Ports, dock workers and labour market conflicts*, thèse, University of Gothenburg, 2014, hdl.handle.net/2077/37421.

des anarchistes ou des communistes. Quand il le peut, il donne volontiers aux collectes en solidarité avec ses frères et sœurs de la classe ouvrière et suit les grands mouvements de protestation nationale. Au milieu du xx^e siècle, il appartient au syndicat des dockers de Nantes et se compare volontiers à la situation de ses collègues à Saint-Nazaire ou dans d'autres ports de France.

Nos trois auteur-es décrivent parfois l'organisation des portefaix, puis des dockers, par les termes polysémiques de « corporatiste » ou de « catégorie à statut ». On sait que le concept de corporatisme a des sens différents selon le contexte où il est employé. Il peut désigner la pratique d'un groupe professionnel privilégié, la simple organisation du groupe, ou la conscience lucide de ses intérêts et son admirable cohésion pour les défendre. De même, le terme d'« ouvriers à statut » évoque une protection et des avantages qui peuvent être des conquêtes sociales qu'il faudrait étendre à l'ensemble des travailleurs, ou au contraire des droits non justifiés par les compétences et les services rendus. Le lecteur découvrira au fil des pages dans quel sens il doit interpréter les conditions des dockers nantais dans les différents épisodes décrits. Pour Le Havre, nous n'avons trouvé qu'une période assez brève, entre 1970 et 1985, où les dockers pouvaient se prévaloir d'avantages supérieurs à leur qualification mesurée par le nombre d'années d'études. Mais une telle approche méconnaît la valeur de la formation sur le tas, les maladies professionnelles et accidents, les risques de l'intermittence et les tentatives répétées de remise en cause de ces conditions par d'autres secteurs de la société.

Les parties du livre qui concernent les deux périodes 1900 à 1930 et 1947 à 1992 comportent beaucoup de références aux combats politiques entre forces de gauche présentes dans le milieu des dockers. Les conflits apparaissent parfois dans les comptes rendus, cités comme des rivalités de personne, des préférences pour le compromis réaliste ou l'exploitation d'atouts qui posent les jalons de luttes futures. Mais on sent que de vrais courants structurés sous-tendent ces options : le syndicalisme d'accompagnement, le syndicalisme révolutionnaire, le socialisme municipi-

pal, puis le communisme et ses variantes. Le lecteur se rapportera facilement aux notices du *Maitron* pour des informations complémentaires sur Charles Marck, Charles Tillon, François Behagel, Victor Engler ou d'autres¹. Les épisodes analysés dans l'ouvrage nous permettent de mieux connaître comment ces courants nationaux répondaient à des aspirations locales et se sont implantés durablement à l'issue de luttes qu'ils avaient menées avec ardeur.

Pour conclure, disons que le choix du cadre local démontre encore une fois son utilité pour l'histoire sociale, politique et culturelle. Il est évidemment essentiel pour comprendre le fonctionnement des grandes formations nationales telles que les partis, les confédérations et fédérations syndicales, les ligues et associations solidaires, leur implantation locale et l'engagement de leurs militantes et militants aux différents échelons de la machine. Mais il est particulièrement pertinent pour le syndicalisme docker en France, pays particulièrement centralisé, dont la capitale n'est pas un port maritime. L'essentiel de la population occupée dans la manutention portuaire (portefaix, manœuvres ou dockers) se trouve dans des ports aux profils très divers. Une histoire des dockers de France qui ne s'appuierait pas sur la connaissance des sites portuaires serait bancale. On trouve des dockers et leurs ancêtres dans des ports militaires, de pêche, commerciaux, petits, moyens et grands, de fond d'estuaire ou sur la mer, attachés à un hinterland isolé ou desservis par de nombreuses voies fluviales, routières et ferroviaires, traitant des marchandises à flux constant ou saisonnières, en relation avec un pays ou un autre. Les variations de la fortune d'un port dépendent de tous ces facteurs. À Nantes, on ressent la concurrence de Saint-Nazaire à mesure que les navires grandissent. On se rattrape ensuite avec le creusement d'un chenal, mais la concentration des trafics sur quelques très grands ports commerciaux européens nuit à l'activité portuaire nantaise. Tout cela détermine quels métiers pourront prospérer, quels autres seront voués

1. Voir le site maitron.fr

au déclin, et à quel rythme. Les dockers choisissent leurs options dans les limites de ce que le site rend possible.

Ces différences entre sites portuaires se creusent dans le cadre de législations nationales, de l'Organisation internationale du travail et maintenant de l'Union européenne. Elles s'articulent avec les grandes respirations du mouvement social français tout entier. Mais ces règlements censés s'appliquer de façon uniforme sur tout le territoire n'ont pas les mêmes effets dans tous les ports. Certaines spécialités prévalent dans un port et, pour désigner les outils et les gestes qui les concernent, l'influence d'autres langues et de l'arrière-pays se fait sentir à travers les contrats, les étiquettes, les migrants, les voyageurs et les navigants. L'argot portuaire varie d'une région à l'autre : il doit être précis, compris et connu dans ses variations de sens par les personnes de confiance qui collaborent à la manutention¹. Les dockers des différents ports de France ont longtemps résisté aux tentatives d'abolir ou de vider de sa portée la loi de 1947, qualifiée de « statut du docker », mais, face aux offensives patronales, gouvernementales et européennes, la résistance s'est différenciée selon les sites, Nantes et Saint-Nazaire en particulier se distinguant de la position de la Fédération nationale des ports et docks CGT.

Préparez-vous donc à une exploration de la complexité du mouvement social des dockers, et bonne lecture.

John Barzman

Professeur émérite d'histoire contemporaine
Université Le Havre Normandie/UMR IDEES 6266 CNRS

1. Voir par exemple, la tentative de capture de l'argot havrais par Philippe MERRANT, dans *Ma vie de docker au Havre et glossaire de l'argot portuaire*, éd. du Havre de Grâce, 2015.