

## **Les voies et les facteurs de l'unité organique : les syndicats des Ports et Docks dans la seconde moitié du XXe siècle.**

*Michel PIGENET (CHS, Paris 1)*

Avec les travailleurs du Livre, les dockers se distinguent dans le champ syndical salarial français par un taux élevé d'adhérents au bénéfice quasi exclusif des structures cégétistes<sup>1</sup>. Les lacunes de l'exploration des modalités complexes de cette singularité ont favorisé la diffusion d'explications commodes, mais réductrices, voire erronées et caricaturales jusque chez les syndicalistes d'autres branches. A l'inverse du lieu commun tenté de tenir pour « naturelle », dans les ports, une unité organique rarissime partout ailleurs, on rappellera que les quais connurent aussi, avant le Front populaire, une période d'intenses rivalités entre « confédérés » et « unitaires », situation aggravée par l'existence d'une importante mouvance « autonome » et de rudes luttes de fractions au sein de la Fédération CGTU<sup>2</sup>. La réunification de décembre 1935 ne résiste pas aux épreuves de l'été 1939 et des mois suivants.

En rupture avec son histoire antérieure, l'unité organique durable de l'après-Seconde Guerre mondiale pose la question des facteurs et modalités d'un processus rien moins que prévisible. Au regard d'expériences étrangères similaires, la tentation est grande de privilégier les explications sociotechniques, centrées sur d'indéniables particularités professionnelles. De là à les tenir pour exclusives, il y a un pas que l'on se gardera d'autant plus de franchir qu'au nombre des spécificités de la branche figure, en France et après 1947, une donnée institutionnelle essentielle : le « statut ». Aussi bien apparaît-il nécessaire d'aller au-delà d'une interprétation, par trop commode, en termes de monolithisme professionnel et politique. Mais commençons par un état des lieux.

### **1944-1992, la longévité de l'exception portuaire**

#### *La conquête de la Fédération par les « unitaires » et l'acquis statutaire de la Libération*

Proches de la mouvance *Syndicats*, les dirigeants de la Fédération des Ports et Docks sont confrontés au double affaiblissement consécutif à la perte d'influence des organisations légales et au recul ininterrompu du trafic portuaire. L'épreuve s'accompagne de reclassements professionnels et idéologiques<sup>3</sup>. Si les militants les plus compromis au titre de la collaboration et du STO disparaissent de la scène syndicale à la Libération, le sort des responsables fédéraux associés de près ou de loin aux institutions prévues par la Charte du Travail fait l'objet d'âpres discussions et conflits internes. Décidés à s'emparer d'une Fédération stratégique, les ex-unitaires ne ménagent pas leurs critiques, mais peinent parfois à rassembler des preuves convaincantes contre des adversaires dont les adhérents apprécient l'expérience des affaires portuaires. A Bordeaux, les réticences d'une partie des dockers entraînent la création précoce d'un syndicat autonome. A Rouen, l'un des syndicalistes sanctionnés, puis blanchis par la commission nationale de reconstitution des syndicats, réintègre la CGT pour ne plus s'occuper que des contremaîtres. Au Havre, le secrétaire du syndicat des camionneurs, membre du bureau

---

<sup>1</sup> Cf. Denis SEGRESTIN, *Sociologie du travail*, n° 2, 1975, pp. 52-173.

<sup>2</sup> Cf. Michel PIGENET, « 'La liqueur et le fiel' ou le difficile cheminement des dockers vers l'unité » in *1936, le Front populaire*, Actes du colloque tenu les 20-22 novembre 1996, Institut CGT d'Histoire sociale, sd, pp. 77-108.

<sup>3</sup> Cf. Michel PIGENET, « Les syndicats de dockers et la Fédération des Ports et Docks à l'épreuve du syndicalisme légal (1940-1944) », pré-Actes du colloque *Le syndicalisme sous la botte (1939-1945)*, Paris, les 1-2 décembre 2005, pp. 202-208 (à paraître).

de la Fédération, mais aussi trésorier du COSI local de sinistre réputation, conserve la confiance de ses camarades qui lui rendent hommage le 5 décembre 1944 avant de proposer sa réélection, en 1946, à la commission exécutive fédérale. Si les congressistes ne les suivent pas, la protestation d'Hauguel contre « un procès de tendance » soude les Havrais<sup>4</sup>. « Attention, sauvegardez notre unité », avertit un délégué parisien conscient des conséquences d'une rupture avec le grand port normand. Elles ne suffisent pas à sauver Jean Le Gall<sup>5</sup>, un autre Havrais, jusque-là secrétaire général de la Fédération, les hésitations et les fissures apparues parmi les ex-unitaires rassurent les minoritaires. Mécontents, les Havrais refusent, certes, de siéger au bureau fédéral de 1946 jusqu'à 1962, mais demeurent affiliés à la Fédération et, participant à sa commission exécutive, continueront de peser sur son orientation.

Les flottements perceptibles dans le jeu des tendances tiennent aussi à la difficulté de condamner en bloc l'héritage des années sombres : instauration d'une carte professionnelle dès 1939 et priorité d'embauche des dockers titulaires sous le contrôle de bureaux centraux de la main-d'œuvre (BCMO) institués par la loi du 28 juin 1941. Au regard des revendications antérieures, ces avancées sont considérables. A la Libération, les syndicalistes prennent appui sur lui pour obtenir, avec la loi statutaire du 6 septembre 1947, l'indemnisation des vacances chômées par un système à base de cotisations patronales mutualisées à l'échelon national, mais gérées de façon tripartite, à l'instar des BCMO<sup>6</sup>.

Après une dispute dans le contexte d'une Reconstruction suspendue aux importations, la loi, postérieure, notons-le, à la révocation des ministres communistes, marque l'aboutissement du long processus de construction sociale de la profession. La souplesse maintenue de l'embauche intermittente cesse d'être synonyme de précarité. Propre à conforter simultanément l'audience des organisations ouvrières dans les sites, la conquête légitime l'autorité de la Fédération nationale seule à même de prévenir toute velléité administrative ou patronale de remise en cause des garanties inscrites dans le « statut ». Ici, la chronologie joue en faveur de l'unité. Chacun comprend que l'application des nouvelles mesures passe par la préservation du rapport des forces portuaires.

### *1948-1950, l'unité maintenue*

En avril 1948, le congrès constitutif de la Fédération FO des Ports et Docks peine à faire émerger des cadres confirmés. Hormis quelques agents des ports autonomes du Havre et de Bordeaux, dont l'ancien trésorier fédéral – Piquemal – évincé à la Libération<sup>7</sup>, les effectifs et les bases sont minces. Le secrétariat général revient à Baptiste Gausseres-Duval, modeste militant bordelais écarté en 1944, puis dirigeant fondateur d'un syndicat autonome. En 1950, Marcel Boucher, militant expérimenté, mais épuré à la Libération<sup>8</sup>, lui succède après un détour par le Cercle d'études économiques et syndicales, matrice de la future Confédération générale des syndicats indépendants<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> *Congrès fédéral national, 19-22 mars 1946, Paris*, Imprimerie spéciale de la FNPD.

<sup>5</sup> Dix ans plus tard, la Fédération décernera sa médaille de reconnaissance aux vieux syndiqués à Le Gall qui venait de mourir. *L'Avenir des Ports* de septembre 1956.

<sup>6</sup> Cf. Michel PIGENET, « Le statut des dockers de 1947 : acquis législatif et pratiques sociales », *Actes du colloque Construction d'une histoire du droit du travail, 20-21 septembre 2000*, n° spécial des *Cahiers de l'Institut régional du travail*, Aix-en-Provence, n° 9, avril 2001, pp. 241-259.

<sup>7</sup> Et futur secrétaire général, en 1952, de la Fédération FO qu'il présidera dans les années 1970.

<sup>8</sup> Il contribua, en 1939, à l'instauration de la carte professionnelle et à la création, à Paris, d'un premier bureau d'embauche.

<sup>9</sup> La Confédération générale des syndicats indépendants, dossier des Renseignements généraux, n° 6, novembre 1955. Centre des Archives contemporaines (CAC), 820599, art. 78.

Les solidarités de tendance s'effacent devant les exigences d'une cohésion corporative assez solidement confondue avec l'affiliation à la CGT pour interdire la division. Dignitaire franc-maçon, licencié en droit et cadre du port autonome du Havre, bon vivant, syndicaliste atypique, mais convaincu, président du « cartel » qui, au sein de la Fédération, réunit les syndicats des chambres de commerce, Robert Salgues ne mâche pas ses mots à l'égard « des camarades aveugles ou cupides qui se sont fait les instruments de la scission de notre grande centrale ouvrière »<sup>10</sup>.

Une partie décisive se joue, en effet, au Havre dont les syndicalistes, formés dans la tradition syndicaliste révolutionnaire et solidaires de leurs camarades récemment évincés du sommet de la Fédération, sympathisent avec les « Amis de *Force ouvrière* » dont ils diffusent l'organe<sup>11</sup>. Pendant les grèves de l'automne 1947, le syndicat des camionneurs opte pour l'autonomie, voie qui, ailleurs, mène souvent à FO. Peu enthousiastes à l'idée de se couper des autres syndicats du port, ils se ravisent et réintègrent la CGT<sup>12</sup>. Mais les camarades de Bothereau fondent surtout leurs espoirs sur Le Gall qui, promis au titre de secrétaire général de la nouvelle Fédération, aurait été sommé d'y renoncer par Augustin Thomas, le secrétaire du syndicat des dockers<sup>13</sup>. Le rejet par ces derniers de l'appel fédéral à la grève de solidarité avec les mineurs relance toutefois les spéculations. Le responsable des marins FO, distribue des tracts à proximité du local des dockers<sup>14</sup>. L'intrusion déclenche la réaction immédiate des militants qui confisquent le matériel : « Il n'y a pas de place pour FO ici ! ». Tout est dit. Définitivement.

La situation est plus incertaine dans d'autres sites. A Sète, les dockers-charbonniers basculent dans l'autonomie à la fin de l'année 1947, « sous la pression des contremaîtres », mais « peu à peu, ces égarés rejoignent le bercail »<sup>15</sup>. Les préventions à l'égard des communistes subsistent chez nombre de militants de sensibilité socialiste, « syndicaliste », sinon libertaire, influents à Calais, Cherbourg, Brest, Nantes et Saint-Nazaire<sup>16</sup>. L'infatigable Désiré Brest, servi par sa réputation de bête noire des « épurateurs », déploie ses talents de négociateur et fait vibrer, au besoin, la corde sentimentale. Venu à Nantes en compagnie de Salgues, il entend les grutiers de la Chambre de commerce lui déclarer vouloir rester à la Fédération des Ports et Docks tout en ralliant la CGT-FO<sup>17</sup>. Au terme d'un long échange, ses interlocuteurs annulent leur première décision par un second vote favorable au maintien dans la CGT. Le scénario se renouvelle à Calais et à Cherbourg<sup>18</sup>.

Les syndicats FO recensés, toujours minoritaires, tiennent rarement plus de quelques mois. A Saint-Malo, un militant entraîne son syndicat à FO, mais ses camarades reviennent bientôt sur leur décision<sup>19</sup>. A Bordeaux où FO dispose à la fois de cadres aguerris et tire parti des erreurs commises lors de la grève perdue de l'automne 1948, trop longue et politisée. Au port autonome, le rapport s'établit autour de deux cégétistes pour un de FO, tandis que la CGC ambitionne de monopoliser la représentation de la maîtrise.

---

<sup>10</sup> Robert Salgues, *Congrès fédéral national, 6-8 avril 1948, Marseille*, Imprimerie spéciale de la FNPD, p. 27.

<sup>11</sup> Entretien avec Lucien Fagot, le 7 janvier 1999.

<sup>12</sup> *L'Avenir des Ports* de juillet 1948.

<sup>13</sup> Désiré BREST, *Mémoires* (inédits), archives privées, p. 52.

<sup>14</sup> Augustin Thomas, *Congrès fédéral national, 24-25 octobre 1957, Paris*, Imprimerie spéciale de la FNPD, p. 78.

<sup>15</sup> *L'Avenir des Ports* de juillet 1948.

<sup>16</sup> Désiré BREST, *Mémoires* (inédits), archives privées, p. 52.

<sup>17</sup> Désiré Brest, *Congrès fédéral national, 17-18 mai 1955, Paris*, Imprimerie spéciale de la FNPD, p. 75.

<sup>18</sup> Désiré BREST, *Mémoires...*, *op. cit.*, p. 53.

<sup>19</sup> *L'Avenir des Ports* de février 1952. Réadhésion fragile, toutefois : en 1952, le même militant, influent en sa qualité de contrôleur d'embauche, réussit à créer un syndicat autonome.

Au total, quatre ans après la scission, une évaluation dressée par le ministère du Travail conclut que la CGT « reste de beaucoup prédominante » avec une audience proche de 80 % contre 10 % pour FO, 5 % pour les Indépendants, moins de 2 % pour la CGC...<sup>20</sup>

Sans rien masquer de leurs divergences passées et présentes, les dockers havalais réitérent leur fierté d'appartenir à la CGT et célèbrent les bienfaits de l'unité, leitmotiv de leurs interventions, congrès après congrès. Levant d'ultimes doutes, ils annoncent leur ferme intention, en 1948, de voter le rapport moral de la direction fédérale sortante, position saluée par les syndicalistes communistes. « Je connais l'honnêteté et l'intégrité de ces copains-là, malgré qu'ils n'aient pas la même conception d'idées que nous à l'extérieur de la Fédération », se félicite l'un d'eux<sup>21</sup>. A l'extérieur ? Le constat ne va pas de soi à une époque où les frontières semblent ténues entre appartenance partisane et pratiques syndicales.

### *Les épreuves de la lutte pour la paix et les écarts marseillais*

La confusion est flagrante entre 1949 et 1952, lorsque le PCF pousse les militants des Ports et Docks à des actions « concrètes » avant-gardistes contre la guerre d'Indochine et l'OTAN<sup>22</sup>. En clair, les dockers sont appelés à refuser de charger et de décharger les armes et les munitions. Si, au cœur de l'hiver 1949-1950, la campagne s'intensifie. De sévères mesures disciplinaires frappent les dockers de La Pallice, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Boulogne et Dunkerque. En métropole, les événements les plus graves se déroulent à Marseille. Là, l'enchaînement d'initiatives imprudentes et de sanctions amène les syndicalistes marseillais, très sollicités, à passer, le 10 mars 1950, de la tactique de harcèlement recommandée par la Fédération CGT à l'épreuve frontale de la grève générale, redoutable au moment où le trafic fléchit<sup>23</sup>. Faute de pouvoir occuper le port, les grévistes, majoritaires, l'abandonnent, de fait, à leurs adversaires. La proclamation de l'embauche « libre », hors des règles légales de priorité, a pour but explicite de briser le mouvement. Jusqu'au 19 avril, date d'une reprise dans l'amertume de l'échec, elle se traduit par le recrutement de centaines de « barnabacs »<sup>24</sup>, parfois venus d'outre-mer, dont beaucoup prendront la place des centaines de dockers et d'agents de maîtrise, privés de leur carte professionnelle. Un acteur parle de 3 000 « jaunes » - chômeurs d'autres professions, Maghrébins et Africains fraîchement débarqués, etc. - au travail sous la protection des CRS et des policiers : « il y avait des syndicats indépendants dirigés par des canailles qui embauchaient à la Bourse et conduisaient les gens en camionnette sur les quais »<sup>25</sup>. « Il faudra longtemps, très longtemps, ajoute-t-il, pour les intégrer ou les éliminer »<sup>26</sup>.

Partout, la Fédération sort affaiblie d'un combat dont les dockers réalisent bientôt qu'ils ont été les seuls à le mener directement sur leur lieu de travail. Mise en échec à Cherbourg où la manutention du matériel de guerre américain constitue la seule alternative à l'écroulement du trafic, elle assiste impuissante à l'élimination des militants fidèles à ses consignes lors de l'élection du bureau du syndicat qui, à l'instigation d'un ancien dirigeant vote son affiliation à Force ouvrière. L'épisode cherbourgeois reste isolé, mais la défaite cégétiste redonne espoir aux organisations concurrentes. A La Pallice, un syndicat indépendant catégoriel de pointeurs voit le jour<sup>27</sup>, cependant qu'un cégétiste s'emporte contre les « salauds » de la CFTC dont la

<sup>20</sup> Note du ministre du Travail au ministre des Travaux publics, le 26 novembre 1952. CAC, 920251, art. 15.

<sup>21</sup> Frédo, *Congrès fédéral national, 6-8 avril 1948, Marseille*, Imprimerie spéciale de la FNPD, p. 157.

<sup>22</sup> Michel PIGENET, « Les dockers français 'gardes-côtes de la paix' », in *Images et mouvements du siècle. Chronique sociale. T. 2. Les raisins de la colère*, Paris, Éditions France Progrès, 1999, pp. 409-416.

<sup>23</sup> Désiré BREST, *Mémoires...*, op. cit., p. 69.

<sup>24</sup> Alfred PACINI, Dominique PONS, *Dockers à Marseille*, Paris, Payot, 1996, p. 77.

<sup>25</sup> Alfred PACINI, Dominique PONS, *Dockers...*, op. cit., p. 81.

<sup>26</sup> *Idem*, p. 92.

<sup>27</sup> Note de la Fédération indépendante des Ports et Docks, octobre 1951. CAC, 870150, art. 23.

pression à l'embauche oblige ses camarades à accepter de décharger un navire américain<sup>28</sup>. Le pire survient à Marseille. Décapité, le syndicat CGT assiste au démantèlement des anciennes normes à travers la hausse du poids maximum des palanquées, la réorganisation des horaires qui, sous le nom de « shift différé » allonge le temps d'attente – au pire de 7 heures à 13 heures – des intermittents tenus de se présenter à heure fixe pour un hypothétique recrutement. Si la CGT conserve la confiance des dockers qui lui accordent près de 83 % des suffrages aux élections à la Sécurité sociale, sur les quais, l'organisation est contrainte à une semi clandestinité. Inscrits sur des listes noires, ses militants encore détenteurs d'une carte professionnelle sont évincés des chantiers. Ceux qui, par exception, réussissent à se faire embaucher sont systématiquement renvoyés dès la première heure sur ordre des directions qui préfèrent payer leur journée aux pestiférés plutôt que de leur permettre de se glisser dans les équipes<sup>29</sup>.

Avec le concours actif du directeur du port, du préfet, de la municipalité Defferre, des employeurs, de la Fédération internationale des transports, le pluralisme syndical s'enracine à Marseille. Le fonds commun anticégétiste et anticommuniste ne va pas sans concurrence et désaccords tactiques entre les militants de FO, les membres du syndicat Indépendant et ceux de la CGC. Gaston Defferre déplore l'irruption d'hommes de main recrutés par son rival, Ferri-Pisani, et l'Américain Irving Brown dont il réclame le départ et assure que l'« action risque d'avoir pour seul résultat de compromettre la cause même qu'il prétend servir »<sup>30</sup>. Ces méthodes tardent à disparaître. En mars 1966, des nervis conduits par un ancien responsable du syndicat Force ouvrière des années 1950, blessent par balles sept grévistes. Outre FO et les Indépendants, en perte de vitesse, la CFTC, puis la CFDT, d'autres organisations sont créées, à l'exemple, en 1960, du Syndicat dit de la Défense, bien implanté parmi les conducteurs d'engins.

Dans l'intervalle, les cégétistes ont dû renouer, à compter de 1955, avec les règles et les compromis oubliés de l'unité d'action, condition de luttes victorieuses et de leur reconnaissance comme interlocuteur incontournable. Unité sans illusion avec des partenaires, eux-mêmes guère enthousiastes, qu'ils s'efforcent de lier aux décisions d'assemblées générales et de comités de coordination, sur le modèle de ceux institués en 1961 lors d'un conflit étalé sur quarante-cinq jours<sup>31</sup>. Cette année-là, la signature hâtive d'un protocole d'accord par tous les syndicats à l'exception de la CGT, provoque un tel tollé que les délégués FO et du Syndicat de la Défense doivent venir s'excuser devant les grévistes et plaider leur réintégration dans le collectif de lutte décentralisé au plus près des chantiers. Le temps approche où, en 1966, la CGT se sentira assez forte pour « éjecter les autres »<sup>32</sup>.

Près de reprendre pied dans le milieu des années 1960, la CGT cherchera à diversifier ses interventions par la création de syndicats catégoriels : portefaix, conducteurs d'engins, maîtrise, etc. A l'écoute des nouvelles catégories de travailleurs elle affine ainsi 80 % des conducteurs d'engins, pour certains venus de différents syndicats ou séduits par l'autonomie<sup>33</sup>. La grève avec occupation du port de 1968 achève de rétablir la puissance cégétiste. Fort des acquis d'un mouvement qu'il a contrôlé de bout en bout, le syndicat des dockers dispose désormais de six militants permanents pris en charge par le BCMO et les employeurs. Passé à 1 072 adhérents en 1969, il franchit le seuil des 1 500 l'année suivante, soit plus de 40 % des

<sup>28</sup> Henri Porcheron, *Congrès fédéral national, 22-24 juin 1950, Paris*, Imprimerie spéciale de la FNPD, p. 45.

<sup>29</sup> Cf. le récit de tels épisodes par Alfred Pacini in *Dockers...*, *op. cit.*, p. 90-91.

<sup>30</sup> Note relative à l'action du Comité méditerranéen et à la présence de M. Irving Brown à Marseille transmise au Président du Conseil, le 9 avril 1951, lettre rendue publique par *La Marseillaise* des 2 et 3 juillet 1953. Citée par Jacqueline CRITOFOL, *Batailles pour Marseille. Jean Cristofol, Gaston Defferre, Raymond Aubrac*, Paris, Flammarion, 1997, pp. 414-418.

<sup>31</sup> Notes (sd, vraisemblablement rédigées pendant le conflit), CAC, 870150, art. 192.

<sup>32</sup> Albert Brachet, *Congrès fédéral national, 22-23 juin 1966, Paris*, Imprimerie spéciale de la FNPD, p. 50.

<sup>33</sup> Idem, Alfred Pacini, p. 68.

effectifs<sup>34</sup>. Les élections professionnelles et la participation aux grèves qu'il déclenche témoignent d'une influence beaucoup plus large, proche de 80 % chez les intermittents<sup>35</sup>, résultats inférieurs à ceux atteints dans la maîtrise, groupe pivot où le taux de cégétistes double en deux ans pour frôler les 70 % tandis que ses délégués recueillent près de 85 % des suffrages<sup>36</sup>. « Nous en avons terminé avec les syndicats maisons », annonce un militant qui ne s'embarrasse pas de subtiles distinctions<sup>37</sup>. Le point de vue semble partagé si l'on en croit un sondage qui, en 1971, note « l'excellente image de la CGT, car c'est elle qui défend le mieux les dockers » quand les autres syndicats sont qualifiés de « jaunes ou de jaunes en puissance, vendus aux patrons »<sup>38</sup>. Si elles reconnaissent en privé la supériorité des cégétistes, « très actifs et dynamiques » comparés à leurs concurrents, « beaucoup plus mous »<sup>39</sup>, les autorités rechignent à en tirer les conclusions au moment de procéder à la désignation des administrateurs du BCMO ou du port autonome. En 1980, la CGT, dorénavant dotée de tous les sièges au BCMO, perd ainsi, au profit de la CFDT, le poste d'administrateur attribué au personnel du port autonome qu'elle détenait depuis seulement deux ans<sup>40</sup>.

### **L'unité organique comme modalité de l'unité d'action**

*Intermittence et organisation du travail : la voie syndicale vers l'impératif de solidarité et la professionnalisation*

Etape dans la chaîne des transports, la manutention est une opération collective. Elle repose, fût-ce de façon moins visible à l'heure des conteneurs et des portiques, sur un travail d'équipe – la « main » ou la « bordée », dit-on parfois - dont la coopération et la cohésion garantissent l'efficacité et la sécurité. « L'équipe, s'extasie un militant, c'est la cohésion, la camaraderie, la distribution du travail selon les capacités (...). On se connaît, on sait que demain on travaillera ensemble, on s'aide facilement, on aide les vieux, on conseille les jeunes... »<sup>41</sup>.

A ce niveau élémentaire d'une solidarité que consolident les filières familiales ou affinitaires de recrutement, s'en superposent d'autres, moins évidents et cependant essentiels pour notre propos. Sur un marché du travail soumis aux caprices de la navigation et des spéculations commerciales, l'embauche par vacations biquotidiennes entretient une compétition permanente entre les hommes. Dans les ports, l'utilité des syndicats s'est d'abord mesurée à leur capacité de métamorphoser l'impitoyable concurrence du tout-venant des journaliers interchangeables livrés au bon vouloir des contremaîtres en solidarité sans faille de

<sup>34</sup> Marius Gazelle, *Congrès fédéral national, 18-19 juin 1972, Paris*, Imprimerie Gutenberg, pp. 23-25.

<sup>35</sup> Organisées tous les deux ans, ces élections porteront successivement la CGT à 92 %, 96 % et 97,4 % des voix avec un taux de participation proche de 75 %. Alfred Visit, *Congrès fédéral national, 18-19 juin 1972...*, *op. cit.* p. 30 ; *Congrès fédéral national, 10-11 juin 1976, Paris*, supplément à *L'Avenir des Ports*, p. 23 ; Belzanti, *Congrès fédéral national, 8-9 juin 1978, Paris*, supplément à *L'Avenir des Ports*, p. 30. Ces résultats sont corroborés, pour l'essentiel, par ceux qu'enregistre l'administration. CAC, 870150, art. 106.

<sup>36</sup> Belzanti, *Congrès fédéral national, 18-19 juin 1972...*, *op. cit.*, pp. 29-30. « Nous pourrions être 100 % si, par opportunisme, nous acceptions le doublage et les heures supplémentaires à outrance », précise-t-il en 1974. *Congrès fédéral national, 15-16 juin 1974, Paris*, Imprimerie spéciale de la FNPD, p. 38. De fait, les 98 % seront atteints en 1978 où la CFDT perdra son dernier siège de délégué parmi les cadres et agents de maîtrise. *Congrès fédéral national, 8-9 juin 1978...*, *op. cit.*, p. 32.

<sup>37</sup> Alfred Visit, *Congrès fédéral national, 10-11 juin 1976...*, *op. cit.*, p. 23.

<sup>38</sup> SOFRES, Les dockers de Marseille, mai 1971. CAC, 870150, art. 194.

<sup>39</sup> Note du Service central, le 12 juillet 1972. CAC, 870150, art. 144.

<sup>40</sup> Gérard Di Méo, *Congrès fédéral national, 13-14 mai 1982, Paris*, supplément à *L'Avenir des Ports*, p. 39. En 1977, la CGT avait obtenu 69,6 % des suffrages des agents du Port autonome loin devant la CFDT (17,1 %), FO (6,3 %) et la CGC (4,4%). CAC, 870150, art. 108.

<sup>41</sup> Lucien Duffuler, *L'Avenir des Ports*, juin 1948.

« dockers » dont l'unité conditionne la professionnalisation. Au tournant du siècle, des grèves massives et victorieuses débouchent dans plusieurs ports sur la reconnaissance d'une priorité d'embauche pour les travailleurs habituels des quais chez lesquels la carte syndicale tient lieu de certificat d'aptitude. A défaut de pouvoir la généraliser durablement, les syndicats se rallient dans l'entre-deux-guerres au principe d'une carte professionnelle de type administratif, mais attribuée de façon paritaire.

La revendication, posée à l'échelon national, nécessite de dépasser le cadre familial et quotidien des ouvriers. Elle procède de cette solidarité plus abstraite qui, surmontant la réalité immédiate des rivalités de sites, a permis la création, en 1901, d'une Fédération nationale affiliée à la Fédération internationale des Transports. L'option se révèle payante pour peu que l'on parvienne à la concrétiser. Elle précipite le mouvement de syndicalisation et de lutte freiné par l'objection patronale d'une moindre compétitivité en cas de conquêtes ouvrières isolées. L'émergence de structures nationale et internationale ne conduit certes pas à l'unification rapide des tarifs et des conditions de travail. Elle la rend cependant envisageable, dégage de nouveaux horizons de solidarité et d'attente, voire leur donne de la chair à travers l'établissement de liens interpersonnels. « La Fédération, expliquera un secrétaire fédéral en 1955, c'est l'amitié qu'il y a entre les dockers responsables des ports qui peuvent après, quand ils reviennent dans leur port, parler d'Andréani, de Duffuler, d'Henry, de Thomas ou d'autres camarades avec bienveillance parce qu'ils se sont connus, parce qu'ils se sont heurtés, parce qu'ils se sont rencontrés, estimés. Voilà la Fédération ! Voilà l'Unité ! »<sup>42</sup>.

### *Tripartisme social portuaire et contre-pouvoir syndical*

Dans le curieux régime de « libre entreprise avec main d'œuvre obligatoire »<sup>43</sup> qui prévaut dans les ports après 1947, hauts fonctionnaires et employeurs constatent, impuissants, « la complète emprise du syndicat qui est, en fait, le seul organisme à caractère permanent que l'ouvrier connaît dans sa profession »<sup>44</sup>. Si l'attribution de la carte professionnelle procède de décisions paritaires, sa réception s'accompagne, souvent, de l'adhésion au syndicat. Sur les quais, il semble dorénavant aller de soi qu'un « vrai docker, c'est un docker syndiqué »<sup>45</sup>.

« Nous, nous sommes des petits princes pour la bonne raison qu'au port de Calais, c'est nous qui commandons », lâche tout haut, en 1974, un secrétaire de syndicat<sup>46</sup>. La situation est assurément plus complexe. Si, dans de nombreux sites, le syndicat use régulièrement des locaux du BCMO pour ses prises de parole, contrôle le bon déroulement des opérations d'embauche, procède à des vérifications sur les chantiers, le pluralisme va de pair avec un retour en force des prérogatives des contremaîtres et des employeurs. A Sète, haut lieu d'une division syndicale calquée sur les spécialités et chapeauté par la maîtrise<sup>47</sup>, la « dictature des contremaîtres » ne prend fin qu'avec l'instauration, en 1976, d'un tour de rôle égalitaire, vieille revendication cégétiste<sup>48</sup>.

<sup>42</sup> Désiré Brest, *Congrès fédéral national, 17-18 mai 1955...*, op. cit., p. 75.

<sup>43</sup> Note de la direction des ports maritimes et des voies navigables (pmvn), le 27 juin 1979. Centre des archives contemporaines (CAC), 870150, art. 168.

<sup>44</sup> Note du directeur des pmvn, le 19 juillet 1967. CAC, 870150, art. 12.

<sup>45</sup> Propos rapporté par Stéphane COURANT, *Le docker du port de Rouen. La pratique du métier : du statut de 1947 au début des années 1960*, Maîtrise d'Histoire, Rouen, 1996, p. 156.

<sup>46</sup> Ardaen, *Congrès fédéral national, 15-16 juin 1974...*, op. cit., p. 82.

<sup>47</sup> En 1972, quatre courants se partagent l'audience des dockers : la CGT (90 adhérents), les Indépendants (60), les Autonomes (30) et FO (15). Note pour le directeur des pmvn, septembre 1972. CAC, 870150, art. 106.

Monique MOTAIS, « Le pluralisme syndical sur le port de Sète après la seconde guerre mondiale : atteinte à la cohésion du groupe ou simple péripétie ? », in Michel PIGENET (dir.), « Le syndicalisme docker depuis 1945 », *Cahiers du GRHIS*, n° 7, 1997, pp. 99-108.

<sup>48</sup> Gilbert Coulet, *Congrès fédéral national, 29-30 mai 1986, Montreuil*, supplément à *L'Avenir des Ports*, p. 41.

A Paris, Désiré Brest tente de gagner ses interlocuteurs patronaux et administratifs aux avantages « du manque de pluralisme syndical »<sup>49</sup>. Un « représentant d'une autre Fédération que la nôtre, argue-t-il, ne pourrait, faute de poids, se distinguer qu'à la condition de faire de la démagogie, de la surenchère »<sup>50</sup>, au détriment d'une « paix sociale (...), bénéfique (...) à l'économie nationale »<sup>51</sup>. Le Président de la Cainagod, ancien directeur des ports maritimes et voies navigables, ne dit pas autre chose dans une lettre confidentielle au secrétaire d'Etat aux travaux publics<sup>52</sup>, au grand dam du secrétaire de la Fédération FO qui, informé de la teneur des avis émis y décèle l'influence de « conseillers (...) enchaînés au parti de Moscou pour des activités passées... »<sup>53</sup>.

A défaut de pouvoir contester la présence syndicale, employeurs et autorités font en sorte qu'elle se conjugue au pluriel. Sitôt constituée, la Fédération FO pose en conséquence sa candidature au conseil d'administration de la Cainagod<sup>54</sup>. Si la désignation des représentants salariés enregistre, ici et d'un bout à l'autre de la période<sup>55</sup>, la suprématie cégétiste, il en va différemment pour les nominations des administrateurs des BCMO et des contrôleurs d'embauche. Le ministère du Travail se montre habituellement plus attentif aux prétentions de FO que son homologue des Travaux publics, davantage soucieux des réactions à une minoration de la représentation cégétiste.

Pour autant, la CGT paye cher, partout, ses défaillances. La création d'un syndicat FO, au lendemain de la grève des charbonniers de Saint-Nazaire, retient immédiatement l'attention des autorités en 1948. Le démenti apporté à la première estimation officielle fondée sur un prochain jeu égal de FO avec la CGT ajourne la désignation d'un administrateur Force ouvrière<sup>56</sup>. Du moins dans l'immédiat, car la nomination intervient en 1953 et sera confirmée jusqu'à la dissolution du syndicat FO, dix-sept ans plus tard<sup>57</sup>. A Bordeaux, principale base, alors, de la Fédération Force ouvrière, la CGT perd un siège avant la fin 1948. En 1951, elle n'en conserve plus qu'un sur trois après la nomination d'un adhérent de la CGC, redevenue minoritaire chez les contremaîtres<sup>58</sup>. La représentation des salariés se stabilise sur cette base jusqu'en 1963 où la CGC perd son siège au profit de la CGT<sup>59</sup>, cependant que FO gardera le sien sept ans de plus. A Port-Saint-Louis-du-Rhône, un embryon de syndicat FO suffit pour que l'ingénieur des Ponts et Chaussées obtienne la désignation de l'un de ses membres au BCMO malgré des effectifs « encore peu nombreux »<sup>60</sup>. Et qui le resteront. La reconduction de ce représentant en 1962 déclenche une série de débrayages<sup>61</sup>. Avec des variantes, ces scénarios se rejouent à Dieppe, Bayonne, Nantes et Saint-Nazaire.

---

<sup>49</sup> Note de la Fédération, le 7 février 1964. CAC 920251, art. 16.

<sup>50</sup> Note de Désiré Brest au Président de la Cainagod, sd, mais rédigée en 1962. CAC, 870150, art. 112.

<sup>51</sup> Note de la Fédération, le 7 février 1964. CAC 920251, art. 16.

<sup>52</sup> Lettre du 6 septembre 1956. CAC, 870150, art. 113.

<sup>53</sup> Lettre de Piquemal, le 13 novembre 1956. CAC, art. 870150, art. 113.

<sup>54</sup> Note du ministre du Travail au directeur de la main d'œuvre, le 19 avril 1948. CAC, 920251, art. 15.

<sup>55</sup> Après une nouvelle alerte en 1956-1957, la Fédération, informée de l'ambition de FO d'occuper le siège bientôt vacant par le départ à la retraite du Havrais Hazard, accepte d'ouvrir ses registres - « une chose que les syndicats ne font pas facilement » - aux fonctionnaires du ministère du Travail et démontrer son hégémonie dans les ports. Désiré Brest, *Congrès fédéral national, 17-18 juin 1964, Paris*, Imprimerie spéciale de la FNPD, p. 73.

<sup>56</sup> La représentation de la maîtrise revient à un membre du syndicat autonome des contremaîtres. CAC, 870150, art. 138.

<sup>57</sup> Lettre du secrétaire du syndicat FO annonçant sa dissolution, le 15 janvier 1970. CAC, 870150, art. 138.

<sup>58</sup> Décision du 8 mars 1951. CAC, 870150, art. 140.

<sup>59</sup> Appuyée, en 1961, par le nouveau directeur du port, cette substitution s'était heurtée, alors, au veto du ministre confiant au BCMO de Bordeaux la mission de concourir « à la représentation des différentes tendances ». Note du cabinet du ministre, le 27 mars 1961. CAC, 870150, art. 140.

<sup>60</sup> Rapport de l'Ingénieur, le 29 juillet 1958. CAC, 870150, art. 142.

<sup>61</sup> A cette date, le secrétaire du syndicat FO aura renoncé à présenter un candidat. CAC, 870150, art. 142.



Les élus, à l'occasion, se mobilisent. Personnalités politiques de premier plan, Chaban-Delmas suit ainsi de près les nominations bordelaises avant comme après 1958<sup>62</sup>. A Marseille, les chefs locaux de l'UNR-UDT écrivent régulièrement au ministre de l'Équipement pour recommander leurs protégés et un appui total » au développement d'un « syndicat libre des travailleurs du port » dont la création est annoncée afin de « faire face à l'agressivité de la CGT »<sup>63</sup>. Devenu secrétaire d'État, le même revient à la charge pour se plaindre de ce que sur cinquante cartes professionnelles récemment attribuées, quatre seulement l'aient été à des membres des syndicats indépendant et autonome<sup>64</sup>. La municipalité phocéenne n'est pas en reste. En 1972, une note confidentielle du ministère précise que la direction du port autonome accepterait la désignation d'un cédétiste au conseil d'administration si le syndicat en trouvait un « capable », mais observe que sa préférence va à un membre de FO disposant d'appuis politiques à la Mairie<sup>65</sup>. Ces pressions éclairent encore la manière dont la CGT obtient, en 1978, les trois sièges du BCMO : à la surprise du syndicat, l'un des cédétistes retenu par le syndicat est écarté au profit de celui présenté au conseil d'administration du port, mais qu'un document juge « préférable sur le plan local »<sup>66</sup>.

Ces interventions n'écorcent cependant qu'à la marge la suprématie cégétiste. Pour l'ensemble des 27 BCMO métropolitains, une enquête de 1970 dénombre 65 militants de la CGT - présente sur tous les sites - contre 3 pour FO - 8 syndicats -, 2 pour les Indépendants - 2 syndicats - et 1 pour les Autonomes - 2 syndicats<sup>67</sup>.

### *Le pluralisme en question dans les ports*

Aux yeux des cégétistes, les organisations « dissidentes » n'existent qu'à la périphérie de la corporation. Vigilants pour tout ce qui concerne son cœur, ils s'émeuvent moins, en revanche, des succès de leurs concurrents dans les services de la Cainagod ou les bureaux des entreprises.

Dépourvus d'une légitimité nationale, sinon de toute représentativité locale, les « autres » - FO, Indépendants, CFTC, CFDT, CGC, etc. - sont forcément des « valets du patronat »<sup>68</sup>. Passons sur des expressions plus dépréciatives et grossières, souvent à connotation sexuelle<sup>69</sup>. La longévité du syndicat FO de Saint-Nazaire amène toutefois les cégétistes à prôner l'unité d'action avec quelques résultats. En 1956, les deux organisations participent ensemble à une campagne sur les jours fériés<sup>70</sup>. Quelques mois plus tard, une déclaration commune précède l'action pour la hausse des salaires<sup>71</sup>, mais le rapprochement

---

<sup>62</sup> En février 1948, le préfet de la Gironde se fait l'écho du soutien du député-maire de Bordeaux au syndicat FO. Chaban-Delmas envisagerait ainsi d'interpeller le ministre des Travaux publics sur la composition du BCMO. Note du préfet au ministre, le 19 février 1948. CAC, 870150, art. 132. Au printemps 1969, le cabinet du Premier ministre admet l'existence de « difficultés », mais insiste pour le statu quo au BCMO de Bordeaux. Note, sans date. CAC, 870150, art. 140.

<sup>63</sup> Lettre au ministre de l'Équipement, le 17 juillet 1967. CAC, 870150, art. 160.

<sup>64</sup> Lettre au ministre des Transports, le 27 novembre 1968. CAC, 870150, art. 22.

<sup>65</sup> Note du Service central, le 12 juillet 1972. CAC, 870150, art. 144.

<sup>66</sup> Note du conseiller technique au ministre des Transports, le 8 décembre 1978. CAC, 870150, art. 144.

<sup>67</sup> Note du Service central, le 10 décembre 1970. CAC, 870150, art. 132. Ces données signalent une amélioration de la CGT qui, en huit ans et malgré une diminution du total des sièges d'administrateurs dans les BCMO, en a gagné 2, quand FO en perdait 3 et les divers 1. Note du directeur des pmvn, le 23 mars 1962. CAC, 870150, art. 112. A la suite des nominations intervenues en 1962, FO était ainsi présente dans les BCMO de Bordeaux, Caen, Dieppe, La Nouvelle et Saint-Nazaire, la CGC dans celui de Marseille où elle siège en compagnie d'un Indépendant, les Autonomes à Sète où figure également un syndicat local sans affiliation. Enquête sur les BCMO, le 31 décembre 1963. CAC, 870150, art. 113.

<sup>68</sup> Albert Brachet, *Congrès fédéral national, 17-18 mai 1955...*, op. cit., p. 10.

<sup>69</sup> De celle purement polémique de « Faiblesse ouvrière » à celle, plus scabreuse, de « Fesses ouvertes »...

<sup>70</sup> *L'Avenir des Ports* d'avril 1956.

<sup>71</sup> *Idem*, janvier 1957.

capote. Les cégétistes ont tôt fait, alors, de dénoncer leurs partenaires d'hier, critiqués pour leurs faibles effectifs, leur « démagogie » et leur double langage<sup>72</sup>. A Bayonne où FO conserve longtemps le soutien d'un tiers à un quart des dockers, la CGT affirme vouloir surmonter le « sectarisme » pour « travailler » avec sa rivale<sup>73</sup>. Après s'être accordée, en 1954, sur le nom d'un candidat unique – cégétiste – des agents de maîtrise au BCMO<sup>74</sup>, elle envisage, quatre ans plus tard, de présenter une liste commune pour les élections au CHS. Prompte, néanmoins, à accuser Force ouvrière de « saboter » l'action, la CGT, détentrice du poste de contrôleur d'embauche, veille à disperser les « dissidents » de telle sorte qu'il leur soit difficile de rester à l'écart d'un éventuel mouvement<sup>75</sup>. En 1960, le secrétaire du syndicat CGT se félicite d'être enfin venu à bout de FO dont la plupart des membres auraient rejoint son organisation, à l'exception de trois « coriaces »<sup>76</sup>.

A ce stade, la tactique change pour se rapprocher de la norme fédérale : un seul syndicat de dockers et de grutiers par port. Confrontés aux dernières séquelles du pluralisme, les cégétistes bordelais lient leur redressement à la « guerre » sans merci livrée contre l'embauche des « autres » et des non syndiqués<sup>77</sup>. Face aux risques de plaintes pour entrave à la liberté du travail, ils recommandent aux ouvriers de prétexter l'incompétence, la paresse ou l'alcoolisme des « dissidents » pour refuser de faire équipe avec eux. En difficulté sur les chantiers de Bassens ouverts par les Américains et accaparés par des hommes recrutés hors de l'agglomération, la CGT réclame le regroupement des postes d'embauche. Parvenue à ses fins, ses militants se placent « devant les contremaîtres en les menaçant pour le cas où ils prendraient des nervis »<sup>78</sup>. La reconquête, on le devine, ne s'opère pas sans heurts avec des adversaires que les militants tiennent pour des proxénètes et des repris de justice.

« Dans notre profession, résume un retraité rouennais, si on veut manger, il faut être dur ! »<sup>79</sup>. « Il faut dire : celui qui sera embauché sera un ouvrier docker professionnel qui a en sa possession la carte de la CGT dans sa poche, poursuit-il. Autrement, il ira chercher du travail ailleurs ! ». « C'est une 'dictature', concède un dirigeant de Dunkerque, mais une dictature qui paye ! »<sup>80</sup>.

A Paris, la Fédération CGT exclut dès juillet 1948 de siéger en présence de ses concurrents. En foi de quoi, les réunions paritaires nationales se tiennent en deux temps : une négociation véritable avec la CGT, puis la réception des autres fédérations que l'on informe des résultats<sup>81</sup>. « Effectivement, confirme le président de l'UNIM, les jeux sont faits d'avance puisque les accords passés avec la CGT s'imposent (...). Nous avons franchement l'impression que ces rencontres manquent de sérieux (...), cependant, nous nous efforçons d'y croire »<sup>82</sup>. Si les syndicats de grutiers se montrent moins intransigeants, du moins jusqu'aux années 1970<sup>83</sup>, ceux des dockers ne tolèrent pas d'exception. En juin 1968, l'UNIM se voit vivement

---

<sup>72</sup> *L'Avenir des Ports* d'août-septembre 1957. Ajoutons que les relations s'amélioreront au fur et à mesure que le syndicat FO déclinera. En 1967, celui-ci et son homologue de la CGT présenteront un candidat commun au BCMO. CAC, 870150, art. 138.

<sup>73</sup> Victor Mateu, *Congrès fédéral national, 17-18 mai 1955...*, *op. cit.*, p. 79.

<sup>74</sup> Décision du 18 février 1954. CAC, 870150, art. 141.

<sup>75</sup> Victor Mateu, *Congrès fédéral national, 22-24 juin 1950...*, *op. cit.*, pp. 55-56.

<sup>76</sup> Victor Mateu, *Congrès fédéral national, 18-19 mai 1960...*, *op. cit.*, p. 47.

<sup>77</sup> *Idem*, Frédou, p. 54.

<sup>78</sup> Entretien avec Angel Gurrea, le 6 novembre 1998.

<sup>79</sup> André Rock, *Congrès fédéral national, 8-9 juin 1978...*, *op. cit.*, p. 94.

<sup>80</sup> Entretien avec Roger Gouvard, le 19 juin 2000.

<sup>81</sup> Lettre du Groupement des usagers du port de Dieppe au directeur des pmvn, le 24 octobre 1975. CAC 870150, art. 107.

<sup>82</sup> Lettre du Président de l'UNIM au directeur des pmvn, le 24 mai 1976. CAC, 870150, art. 108.

<sup>83</sup> En 1976, FO dénonce la « comédie » des négociations conduites avec les seuls délégués cégétistes des ports autonomes et des chambres de commerce. Lettre du 1<sup>er</sup> mars 1976. CAC, 870150, art. 107.

reprocher d'avoir paru l'oublier<sup>84</sup>. Au président de l'UNIM qui concède que seule la CGT compte, un militant réplique que les « autres » étant à la « solde » des employeurs, ils n'ont pas leur place du côté des travailleurs.

La consigne s'applique aussi à l'échelon local. A Bordeaux, l'obstination ministérielle à maintenir, en 1965, la présence de FO au BCMO alors que la CGT cumule 36 des 38 délégués dans les autres instances paritaires, amène les cégétistes à démissionner du Bureau pour protester contre la « présence d'une organisation à laquelle ils déniaient toute autorité sur le port »<sup>85</sup>. Fait notable, la Fédération maritime locale exprime pour la première fois son mécontentement après la désignation, un an plus tard, d'un contrôleur d'embauche FO, grosse d'un possible blocage des relations professionnelles<sup>86</sup>. Le président du syndicat patronal de Dieppe, étranger à toute bienveillance envers ce qu'il nomme la « CGT-K », ne se montre pas moins sévère à l'égard de FO, dont le « pouvoir est nul » et les membres « se décomptent sur les doigts de la main »<sup>87</sup>.

Ces expériences rejaillissent sur la façon dont la Fédération se positionne sur la question de l'unité interprofessionnelle. Disciplinée, elle reprend à son compte, en 1956, l'appel de la Confédération « aux travailleurs de France » en faveur de l'unité syndicale, mais ne change pas d'un iota ses pratiques exclusives<sup>88</sup>. Elle n'en démord pas lorsque, sept ans plus tard, elle traite de l'« unité de la classe ouvrière » à travers l'exemple donné par ses vieux militants de diverses sensibilités, mais demeurés en son sein<sup>89</sup>. Cette relative discrétion n'est plus de mise en 1978. La Fédération se félicite publiquement, alors, de ne pas être tombée « dans l'erreur sur l'unité à tout prix (...) en nous refusant de préparer le lit pour que d'autres s'y installent »<sup>90</sup>. Au moment de partir en préretraite, son prédécesseur émet le vœu que la « CGT soit elle-même, car trop souvent dans un passé récent, nous avons assisté à des replis qui étaient fonction des caprices de la CFDT »<sup>91</sup>. Face aux reproches qui lui sont faits, la Fédération ne craint plus d'affirmer sa spécificité, voire de faire la leçon à ses détracteurs : « ce que d'autres appellent l'esprit corporatiste ou le sectarisme (...) est en fait la garantie de sa puissance et de sa longévité »<sup>92</sup>. « Tout pour la CGT », réitère son secrétaire général en 1982, soulagé de ce que l'évolution de la CFDT clarifie la situation : « nous voulons une grande CGT, forte, impulsant à elle seule les combats des travailleurs, les unissant, les syndiquant »<sup>93</sup>. Aussi bien la Fédération prend-elle ses distances avec la Confédération à laquelle elle reproche son indifférence pendant le dur combat engagé contre la réforme de 1992<sup>94</sup>. Le ton se durcit encore quand la direction fédérale énumère ses motifs d'inquiétude devant l'absence de décisions offensives lors des grèves de 1995 et à l'affiliation à la CES de nature à effacer « notre identité révolutionnaire et progressiste, pour entrer dans un conglomerat à majorité réformiste »<sup>95</sup>.

---

<sup>84</sup> Gaston Henry et Emile Gabas, *Congrès fédéral national, 20-21 juin 1968, Paris*, Imprimerie spéciale de la FNPD, pp. 72 et 83.

<sup>85</sup> Déclaration des deux représentants de la CGT. CAC, 870150, art. 140.

<sup>86</sup> Lettre du Président de la Fédération maritime au président de la Cainagod, le 18 février 1966. CAC, 870150, art. 140.

<sup>87</sup> Lettre au directeur des pmvn, le 24 octobre 1975. CAC 870150, art. 107.

<sup>88</sup> *L'Avenir des Ports* de mars 1956.

<sup>89</sup> Le Gall figure ainsi sur la plaque gravée pour la circonstance. *L'Avenir des Ports* de septembre 1963.

<sup>90</sup> Gaston Henry, *Congrès fédéral national, 8-9 juin 1978...*, op. cit., p. 13.

<sup>91</sup> Gaston Henry, *L'Avenir des Ports* de juin 1981.

<sup>92</sup> Daniel Lefebvre, *Congrès fédéral national, 12-13 juin 1980, Paris*, supplément à *L'Avenir des Ports*, p. 79.

<sup>93</sup> Gérard Leclercq, *Congrès fédéral national, 13-14 mai 1982...*, op. cit., p. 28.

<sup>94</sup> Daniel Lefebvre, *Congrès fédéral national, 17-19 mars 1993, Montreuil*, supplément à *L'Avenir des Ports*, p. 16.

<sup>95</sup> Daniel Lefebvre, *Congrès fédéral national, 19-21 juin 1996, Montreuil*, supplément à *L'Avenir des Ports*, pp. 14-15. Cf. Michel PIGENET, « L'action professionnelle internationale des organisations de la CGT dans la

## L'unité dans la diversité

### *Tensions structurelles et professionnelles*

On n'insistera pas sur la vieille opposition entre marins et dockers. Malgré les nombreux exemples, y compris parmi les syndicalistes, de passages d'une profession à l'autre, l'incompréhension réciproque des navigants vis-à-vis des terriens se double, ici, du contentieux hérité de l'époque où les équipages participaient au déchargement des marchandises, rivalité toujours d'actualité, sur fond d'affinités syndicales différentes<sup>96</sup>, chez les pêcheurs et que les armateurs n'ont pas renoncé à réactiver ailleurs.

Complémentaires lors des opérations de manutention, les dockers et les grutiers ne relèvent pas du même statut. Si les premiers travaillent pour des entreprises privées, les seconds sont des agents des chambres de commerce ou des ports autonomes, établissements semi-publics, délégués du service public de l'outillage portuaire, assujettis aux obligations qui vont avec. Et, pour leurs salariés, les contreparties, notamment en termes de sécurité de l'emploi, de durée du travail ou de retraites<sup>97</sup>, qui sont censées compenser les contraintes de continuité et de disponibilité précisées dans la convention collective – dite « carte verte » - signée en juillet 1947. Les différences statutaires rejaillissent sur les revendications et les manières de les défendre. Elles justifient l'existence du « cartel » qui, de 1946 à 1956, fonctionne comme une sous-fédération au sein de la Fédération des Ports et Docks. Au travail, la vitesse de rotation des grues rythme l'activité des dockers. Rarement sans récrimination. La redéfinition des frontières professionnelles, consécutive à la mécanisation des manutentions et au développement des usages privatifs industriels du domaine public, suscite d'autres tiraillements entre syndicats CGT du même site. Déjà, à Marseille, dans les années 1950, les entreprises de manutentions étaient parvenues à ce que les grues du port qu'ils louaient soient manœuvrées par leurs salariés, apparentés dockers, en lieu et place des agents de la Chambre de commerce<sup>98</sup>. Au milieu des années 1970, l'ambition affichée du dynamique secrétaire des dockers dunkerquois de « tenir », à l'avenir, « tous les travaux » portuaires est ponctuée de débauchages de membres du syndicat du port autonome<sup>99</sup>, auxquels celui-ci réplique par des distributions de tracts et des débrayages...<sup>100</sup>

Exposés de plein fouet aux aléas d'une mondialisation qu'ils impulsent, les ports sont le domaine par excellence de pratiques concurrentielles qui imprègnent l'ensemble de leurs acteurs. La lutte rude et permanente pour capter le trafic maximal ne laisse pas indifférents les salariés soumis aux fluctuations du mouvement des navires. Les logiques de site pèsent sur les organisations ouvrières, peu disposées, quoi qu'ils disent, à unifier leurs revendications et rémunérations. « On ne se fait pas de cadeaux » entre ports, note un syndicaliste dieppois<sup>101</sup>. Dans le huis clos des négociations locales, les syndicats des sites handicapés par leur taille ou leur localisation en fond d'estuaire signent, à l'insu de la Fédération, des accords salariaux ou touchant à la composition des équipes moins ambitieux qu'au Havre ou à Marseille. Les

---

seconde moitié du XXe siècle : une progression tardive en terrain difficile », in Elyane BRESSOL (dir.), *La place et les actions de la CGT dans le monde (1945-2000)*, Montreuil, ICGTHS, 2006, pp. 87-109.

<sup>96</sup> En Bretagne, une partie des marins pêcheurs est affiliée à la CFDT.

<sup>97</sup> Les grutiers partent ainsi à la retraite dès 60 ans quand les autres agents doivent attendre 65 ans.

<sup>98</sup> Désiré BREST, *Mémoires...*, op. cit., p. 97.

<sup>99</sup> En 1976, 90 % des grutiers quittent le « syndicat rétrograde » CGT du port autonome pour rejoindre celui des dockers. Gelle, *Congrès fédéral national, 8-9 juin 1978...*, op. cit., p. 99.

<sup>100</sup> Avec menaces de nouvelles explications sévères à l'appui, les protagonistes prennent les congrès de 1976 et 1978 à témoin de leur différend.

<sup>101</sup> Emile Godin, *Congrès fédéral national, 22-23 juin 1966...*, op. cit., p. 65.

congrès se font l'écho de tensions récurrentes entre Rouennais et Havrais, Nantais et Nazairiens, Dunkerquois, Boulonnais et Calaisiens, etc.

Les spécialités introduisent d'autres clivages. Classiquement, des distinctions segmentent le groupe selon les marchandises manutentionnées - charbonniers, bois, vins, primeurs, etc. -, les qualifications ou les postes occupés – chefs d'équipe, contremaîtres, arrimeurs à bord, dockers à terre, dockers de magasins, pointeurs, portefaix, etc. A compter des années 1960, la généralisation des chariots élévateurs et la mécanisation des manutentions obligent les employeurs à se soucier de la qualification des hommes auxquels ils confient le coûteux matériel qu'ils ont acheté. Beaucoup en réservent la conduite à des spécialistes mensualisés. Bon gré mal gré, les syndicats apprennent à tenir compte des dockers « permanents » d'entreprise, fût-ce pour en circonscrire leur aire d'intervention. En l'absence de compromis, le clivage se coule dans les structures syndicales. A Brest, un Comité de défense et d'intérêt des activités du port de commerce réagit, en 1974, aux intentions des intermittents de disputer leur emploi aux mensuels<sup>102</sup>. Conscients d'enjeux qui, loin d'être strictement techniques, ont à voir avec le rapport des forces dans les ports, les employeurs et les autorités privilégient la stabilisation de la main d'œuvre dont ils souhaitent réduire la propension à l'insubordination par son intégration dans le droit commun du travail. Ici ou là, l'objectif se colore de considérations politiques. En 1971, un haut fonctionnaire en visite d'inspection à Bastia fait du maintien d'une majorité de dockers permanents le « seul moyen » de faire échec aux « manœuvres » du PCF qui, sinon, « ferait la loi sur le port » et contre lequel « il n'existerait plus aucune parade »<sup>103</sup>.

Les cégétistes veillent aussi aux conditions de recours aux « occasionnels », voire « occasionnels non immatriculés »<sup>104</sup>. Ces derniers, à moins d'être apparentés à un docker professionnel, attendent parfois longtemps la précieuse carte G – pour garantie d'indemnisation en cas de chômage – et ne sont pas toujours admis au syndicat. Prêts à s'engouffrer dans les moindres brèches du dispositif réglementaire d'embauche, bien peu prennent le risque de le contester collectivement à l'instar du Comité de défense des dockers complémentaires, au demeurant mort-né surgi au Havre en 1949<sup>105</sup>. FO le sait qui voit dans la critique de la fermeture cégétiste une possible base de recrutement. Après avoir demandé une révision de la loi de 1947 dans le sens d'une modification de la représentation des ouvriers propre à saper le monopole de la CGT<sup>106</sup>, Force ouvrière préconise, au début des années 1960, une réforme plus radicale avec remplacement des « occasionnels » par des « stagiaires » bénéficiaires de l'indemnité de garantie après six mois de service, étape vers la disparition de l'intermittence par la mensualisation des dockers<sup>107</sup>.

### *Pratiques syndicales quotidiennes : entre discipline et autonomie*

Les références à la discipline saturent la rhétorique syndicale. Les statuts des organisations détaillent ainsi les obligations des adhérents. A Dieppe, ils prévoient l'exclusion pour « trahison des intérêts du syndicats et de la corporation » intimement liés<sup>108</sup>. Un article y revient qui exige un soutien « en toutes circonstances » des revendications. Le document

<sup>102</sup> Rapport de l'Ingénieur en chef, le 25 octobre 1974. CAC, 870150, art. 186.

<sup>103</sup> Rapport de l'inspecteur général J. Mathieu, le 14 septembre 1971. CAC, 870150, art. 197.

<sup>104</sup> En 1957, on dénombre 948 « professionnels non garantis » pour 3 101 « professionnels garantis ». Lettre du syndicat au ministre des Travaux publics, le 18 mars 1958. CAC, 870150, art. 13.

<sup>105</sup> Lettre du Comité de défense des dockers complémentaires du Havre, le 11 mai 1949. CAC, 870150, art. 22.

<sup>106</sup> Avis de la Fédération FO, sans date mais vraisemblablement formulé vers 1953-1954. CAC, 870150, art. 9.

<sup>107</sup> Lettres de la Fédération au ministre du Travail, le 9 octobre 1963 et au directeur adjoint de l'emploi, le 20 mars 1964. CAC, 920251, art. 15.

<sup>108</sup> Antoine BRUMENT, *Les dockers du port de commerce de Dieppe de la conteneurisation de la banane à la réforme de leur statut (1975-1992)*, Mémoire de maîtrise d'Histoire, Rouen, 1996, p. 87.

prescrit encore l'assiduité aux réunions et le paiement régulier des timbres. On n'en attend pas moins de statuts, mais, dans les ports, ces clauses sont plus souvent respectées. Longtemps, les assemblées générales se sont tenues pendant les heures de travail avec pointage des présents. Au Havre et à Dunkerque, ceux-ci doivent être à jour de leurs cotisations, sous peine d'être comptés absents et de ne pas pouvoir se faire embaucher le lendemain. L'indéniable coercition n'est pas tenue pour antinomique avec le goût des dockers pour la démocratie directe. Chaque année, l'ensemble des adhérents élit à bulletins secrets la direction syndicale. A Rouen, les adhérents se prononcent, avec enveloppes et isolements, entre un nombre de candidats systématiquement supérieur à celui des postes à pourvoir. Aux dires des intéressés, la procédure inquiéterait l'Union départementale<sup>109</sup>.

Relative, à l'échelon national, la discipline syndicale n'est cependant jamais absolue dans les ports. En dehors même de la longue période de recul et de répression subie à Marseille, le syndicat phocéén échoue à éradiquer les pratiques d'embauche dans les bars, loin du BCMO et de ses procédures. Au stade élémentaire de la formation des équipes et de la distribution des tâches, la tentation d'accaparer les travaux les plus avantageux, les moins dangereux ou les mieux rémunérés sape de façon récurrente la solidarité égalitaire affichée et formalisée par le syndicat. Dès que la pression militante se relâche, les dérives du favoritisme et du candidat refont surface dans une partie de la maîtrise tandis que des hiérarchies latentes, d'âge ou d'origine, reprennent le dessus. A Sète, les cégétistes dénoncent l'emprise de certains contremaîtres, vrais « maquereaux » vivant sur le travail des dockers<sup>110</sup>. Partout, des « athlètes » après au gain prétendent éliminer les plus faibles, « doublent » leur journée au détriment des ouvriers non embauchés et de la sécurité que les délégués peinent à faire respecter face au code des valeurs viriles chères au groupe. Ici et là, des « professionnels » empêchent l'attribution de nouvelles cartes afin de cumuler le maximum de vacances.

Sur un autre registre, les accords locaux ignorent maintes « pratiques restrictives » destinées à protéger l'emploi ou à améliorer l'ordinaire, mais que les syndicalistes savent faire respecter, à l'occasion, sans les revendiquer explicitement. Ainsi en va-t-il des absences et des roulements qui, sous le nom de « pipe » et de « volée », régissent l'organisation du travail au sein des bordées havraises. Ils sont plus discrets encore sur les tolérances en matière de « grappillage ». Au-delà, les militants se gardent de se mêler des fraudes et des trafics inhérents aux activités portuaires. Bons connaisseurs de leurs mille et unes facettes, ils savent jusqu'où ne pas pousser la curiosité du syndicat hors de son terrain familier, quitte à monnayer tacitement leur silence contre une concession patronale.

### *Une Fédération à bases multiples : un équilibre délicat et atypique*

Entre rivalités de clochers, clivages politiques et hétérogénéité professionnelle, la Fédération nationale repose sur des équilibres délicats et tacites, perceptibles dans la composition du comité national, de la commission exécutive et du bureau fédéral. Après l'élimination du Havrais Le Gall en 1946 et la démission du Marseillais Victor Gagnaire en 1948, le secrétariat général échappe, de fait et avec leur accord, aux représentants des grands ports. A la suite du retrait de Baudin, en 1962, pour cause de maladie, il cessera même de revenir à un docker « véritable » pour aller, successivement, à un batelier, un docker des magasins généraux de Paris, un docker poissonnier de Boulogne, un travailleur des aéroports de Paris. Cette moindre implication au sommet ne traduit aucun recul du poids de la profession sur la vie, les préoccupations et le style de la Fédération. Il souligne, en revanche, combien,

---

<sup>109</sup> Eric GUILLAUD, *Dockers et syndicalisme à Rouen, 1947-1962*, Maîtrise d'Histoire, Rouen, 1994, pp. 51-53.

<sup>110</sup> Emile Gabas, *Congrès fédéral national, 22-23 juin 1966, Paris*, Imprimerie spéciale de la FNPD, p. 109. Avis confirmé avec d'autres mots par l'Ingénieur qui, en 1964, parle de « marché aux esclaves » et de « favoritisme exagéré ». Rapport du 13 avril 1964. CAC, 870150, art. 191.

aux yeux des dockers, l'essentiel se joue sur le terrain local, dans les ports, peu désireux de se séparer de leurs meilleurs militants. Des réticences s'expriment, certes, devant le risque de dirigeants nationaux mal informés d'us et coutumes variés et discrets. Il est vrai que cette situation prémunit les syndicats contre d'intempestives intrusions « parisiennes », cependant que le bureau et la commission exécutive, où les dockers reprennent l'avantage, limitent les risques de dérapages des secrétaires généraux. S'agissant de l'orientation politique, ces derniers sont tous membres, depuis 1946, du PCF. Là encore, l'appartenance partisane va de pair avec l'esprit de compromis. Une once d'hétérodoxie ne gêne rien. Ancien activiste de la CGTU et membre de longue date du Parti communiste, Désiré Brest est, certes, désigné à la Libération, par Frachon et Tillon – qui le connaît depuis les années 1930 –, pour « assister » Le Gall, le secrétaire général de la Fédération soumis aux critiques des ex-unitaires. Malgré le soutien des plus hautes figures du communisme syndical, Brest affronte l'aile intransigeante de ses camarades de parti qui lui reproche une présence prolongée dans les instances chartistes et s'exaspère, davantage encore, de son orientation conciliatrice dans les relations avec les anciens adversaires de tendance. Réélu de justesse trésorier permanent, son poids grandit au fil des ans à la tête de la Fédération avant même son accession, de 1962 à 1968, au secrétariat général. En butte à la méfiance, sinon l'opposition ouverte et concertée des communistes méridionaux et dunkerquois<sup>111</sup>, il bénéficie de l'appui de leurs camarades bordelais ou rouennais, plus soucieux des conditions de l'unité organique. Les Havrais, les Nantais ou les Nazairiens, issus d'autres horizons idéologiques ou partisan, ne s'y trompent pas. Avec Brest lorsque celui-ci amende une résolution sur la paix d'inspiration soviétique lors du congrès constitutif, en 1949, de l'Union internationale syndicale des marins et dockers<sup>112</sup>, ils apprécient le style de ce communiste atypique qui selon ses propres dires serait un « renard », « du genre raccommodeur de vaisselle et un peu dégourdi sur les bords »<sup>113</sup>. De fait, l'homme excelle dans l'art compliqué des consultations et confidences informelles qu'il se garde de détailler dans les instances fédérales, mais dont les archives du ministère de l'Équipement conservent de nombreuses. Ces méthodes horripilent les Marseillais, plusieurs fois mis devant le fait accompli de concessions négociées à Paris<sup>114</sup>, mais contribuent à dénouer des conflits bloqués localement. Du moins jusqu'en 1968, date à laquelle la radicalisation à l'œuvre au sortir des grèves amplifie l'écho des contestations et prend de court le secrétaire général sacrifié sans ménagement sur l'autel d'un inévitable rajeunissement des cadres fédéraux.

Longtemps fidèles à Désiré Brest, les Havrais ne manquent jamais de rappeler à leurs détracteurs qu'ils sont à l'origine de la Fédération réunifiée chez eux, et à leurs frais, en 1935. Au besoin, un délégué s'attarde sur tel ou tel aspect de divergences anciennes avec les communistes marseillais ou dunkerquois, prône le « syndicalisme pur », s'indigne du « lapinisme » ouvrier, vecteur de guerre et de misère<sup>115</sup> et réactive la propagande d'antan en faveur de la « procréation consciente »<sup>116</sup>. Entre réfutation du qualificatif « d'anarchistes »<sup>117</sup> et commémoration des hauts faits de l'« anarcho-syndicalisme » des années 1930<sup>118</sup>, leur

<sup>111</sup> Dès 1957, Lucien Duffuler, secrétaire du syndicat de Dunkerque et militant communiste de stricte observance annonce qu'il votera contre un rapport moral qui ne serait pas « le reflet exact » des luttes menées et contiendrait des « appréciations erronées », voire en contradiction avec les résolutions du dernier congrès sur les salaires ou la durée du travail. *Congrès fédéral national, 24-25 octobre 1957...*, op. cit., p. 14. A partir de 1962, les voix des Dunkerquois et des méridionaux se rejoignent dans le refus d'un rapport moral ou d'activité jusqu'à son rejet par une majorité de délégués au congrès de juin 1968.

<sup>112</sup> Désiré BREST, *Mémoires...*, op. cit., p. 54.

<sup>113</sup> Désiré Brest, *Congrès fédéral national, 18-19 mai 1960...*, op. cit.

<sup>114</sup> Par exemple, lors des conflits de l'automne 1961 (CAC, 870150, art. 192) et de l'hiver 1967 (CAC, 870150, art. 193).

<sup>115</sup> Robert Danjou, *Congrès fédéral national, 17-18 mai 1955...*, op. cit., p. 37.

<sup>116</sup> Henri Quesnel, *Congrès fédéral national, 22-24 juin 1950...*, op. cit., pp. 106-108.

<sup>117</sup> Lucien Nolent, *Congrès fédéral national, 15-16 juin 1972...*, op. cit., p. 68.

<sup>118</sup> Lucien Nolent, *Congrès fédéral national, 12-13 juin 1980...*, op. cit., p. 26.

secrétaire aime prendre ses contempteurs en défaut. Citation de Frachon à l'appui<sup>119</sup>, il affirme que si tous les syndicats agissaient comme celui du Havre « la révolution prolétarienne serait faite ». « On s'en tenait à la charte d'Amiens », précise et résume un militant qui garde le souvenir d'exemplaires de *La Patrie humaine*, du *Libertaire* et du *Canard enchaîné* dans le local syndical<sup>120</sup>. C'est encore à la charte d'Amiens que se réfère Lucien Nolent dans la « profession de foi » adressée à ses camarades à la veille de prendre la direction du syndicat. Il s'engage à le protéger contre les prétentions d'un « parti quelconque » et les empiètements d'un « dirigisme d'Etat qui éliminerait les patrons pour nous en donner un seul mais combien plus puissant », mais encore à être « à l'avant-garde du progrès social, par conséquent 'constructif' »<sup>121</sup>. Ombrageux pour tout ce qui regarde les prérogatives de leur syndicat, ils prônent un fédéralisme rigoureux quitte à prendre leur distance, de temps à autre, avec des mots d'ordre jugés peu pertinents. « On est cégétiste à 100 % », réaffirme leur responsable, pris à partie pour l'abstention du Havre lors d'un mouvement national en juin 1972, mais si « nous espérons rester unitaires (...), on ne veut pas être gênés, sinon on reprend le train (...) en attendant que cela se passe »<sup>122</sup>. La menace, agitée en 1980, d'un départ du bureau fédéral suffit cependant à faire taire les reproches. Indispensables à la représentativité de la Fédération, les Havrais ne sont pas moins précieux, par les relations suivies qu'ils entretiennent avec des syndicats étrangers affiliés à l'ITF.

Le pluralisme politique interne rejoue plus sérieusement lors des controverses entre communistes et socialistes de la seconde moitié des années 1970. Au port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, des agents syndiqués expriment leur trouble devant les prises de position de la CGT<sup>123</sup>. A la différence, toutefois, de ce que l'on observe dans le reste de la Confédération, le raidissement cégétiste du début des années 1980 ne suscite pas de départs dommageables. Le futur secrétaire général de la Fédération se croit autorisé, en conséquence, à associer l'utilité de la CGT à celle du Parti communiste français dans le combat contre « la débauche d'intoxication et de désinformation orchestrée par la droite, le patronat et la CFDT... »<sup>124</sup>. En 1989, tandis que la bataille pour la défense du statut de 1947 entre dans une phase critique, le bureau fédéral préconise pour la première fois le vote communiste aux élections européennes afin de se donner « des alliés proches des travailleurs prêts à soutenir leurs luttes et leurs revendications »<sup>125</sup>. Alors que des divergences tactiques et stratégiques se font jour, la position ne va de soi. Un rude échange oppose les délégués de Saint-Nazaire, sommés de rendre compte de la non application des mots d'ordre fédéraux et soupçonnés de dérive politicienne. Piqué au vif, leur dirigeant, de sensibilité écologiste, riposte par une critique en règle de la démarche fédérale et exige que l'on bannisse du congrès le « délit d'opinion »<sup>126</sup>. L'échec des tentatives nazairiennes d'approche des Havrais tue dans l'œuf toute coordination nationale des opposants<sup>127</sup>, mais des tensions et des réticences apparaissent au sein de ports réputés communistes. La communauté professionnelle redoute par-dessus tout de se diviser à l'échelon pertinent et décisif du site. Engagés au côté de la liste de droite qui ravit, en 1989, la mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône au PCF, deux syndiqués découvrent ce qu'il en coûte d'avoir

<sup>119</sup> Dont les Mémoires seraient, dit-il, son « bréviaire ». Idem, p. 26.

<sup>120</sup> Lucien Fagot, ancien trésorier du syndicat, entretien du 7 janvier 1999.

<sup>121</sup> Lettre du 19 mai 1964. En privé, Lucien Nolent affirmait n'avoir jamais appartenu à un parti et ne revendiquait qu'une identité chrétienne en dehors de ses convictions antimilitaristes et syndicalistes. Entretien, le 8 juin 2000.

<sup>122</sup> Lucien Nolent, *Congrès fédéral national, 15-16 juin 1972...*, op. cit., p. 48.

<sup>123</sup> Dubourg, *Congrès fédéral national, 8-9 juin 1978...*, op. cit., pp. 19-20.

<sup>124</sup> Daniel Lefebvre, *Congrès fédéral national, 13-14 mai 1982...*, op. cit., p. 35.

<sup>125</sup> Daniel Lefebvre, *Congrès fédéral national, 14-16 juin 1989, Montreuil*, supplément à *L'Avenir des Ports*, p. 8.

<sup>126</sup> Idem, Denigot, pp. 82-83.

<sup>127</sup> Entretien avec Lucien Nolent, le 8 juin 2000.



contribué à la chute d'une « municipalité ouvrière ». Membres de la CGT depuis quinze ans, un contremaître et un docker mensualisé, réalisent soudain la gravité de leur geste. « Vraiment, je n'y avais pas pensé (...), explique l'un, j'ai carrément pris des coups, parce que j'étais un voyou et un traître, je suis un traître à la corporation »<sup>128</sup>. « Maintenant, je suis un traître à la corporation, renchérit le second, alors que mon métier c'est une chose et la mairie, c'en est une autre ». A Marseille, où les directions s'usent vite, la démission « mouvementée », en 1985, du secrétaire général du syndicat, pourtant membre du PCF, s'effectue dans un lourd climat de suspicions mêlant désaccords syndicaux, clivages communautaristes et soupçons d'intrusions socialistes dans ce fief communiste.

Au lendemain de la réforme de 1992, la Fédération enregistre le contrecoup de la défaite et de la réduction de moitié du nombre des dockers. Le taux de syndicalisation reste exceptionnel malgré l'amertume, mais un tiers des bases manquent à l'appel lors du congrès de 1993. Si les petits ports pansent leurs plaies, la rupture est consommée avec le gros des forces de Saint-Nazaire et de Dunkerque. La compréhension tactique manifestée envers les syndiqués du troisième port français n'est pas de mise à l'égard des « renégats »<sup>129</sup>, « fossoyeurs » et « caméléons »<sup>130</sup> nazairiens dont les responsables, adeptes de la « collaboration de classe, du magouillage socialiste allié à l'association des colonialistes »<sup>131</sup>, auraient transformé leur site en « camp de travail forcé »<sup>132</sup>. A l'usage, la Fédération viendra plus vite, sinon facilement, à bout de la « dissidence » nazairienne, résorbée en 2007, que de la sécession nordiste. A Dunkerque, les nécessités de la cohésion locale l'ont emporté sur une solidarité nationale que les syndicalistes du cru se sont efforcés de réaffirmer à travers la longue persistance de références formelles à la CGT et l'ambivalence d'un discours misant simultanément sur la continuité et la modernité. Entre-temps, la Fédération aura mené l'un des rares combats syndicaux victorieux à l'échelon européen contre un projet de directive visant à déréglementer les services portuaires. Seule en France, en dehors de l'ITF « réformiste » et de sa structure européenne – ETF -, mais en convergence tactique avec elles, et en coopération étroite avec l'International Dockworkers Council – IDC -, une nouvelle structure unitaire au niveau mondial à la création de laquelle elle avait contribué en 2001<sup>133</sup>.

---

<sup>128</sup> Cité par Sophie BEROUD, *Représentations individuelles au sein d'un système corporatif en crise : l'exemple des dockers de Fos*, Mémoire, IEP-Paris, 1992, p. 92.

<sup>129</sup> Daniel Lefebvre, *Congrès fédéral national, 17-19 mars 1993...*, *op. cit.*, p. 4.

<sup>130</sup> *Idem*, Yves Tual, p. 26.

<sup>131</sup> *Idem*, Alain Dini, p. 61.

<sup>132</sup> *Idem*, Daniel Lefebvre, p. 4.

<sup>133</sup> Cf. Michel PIGENET, « L'action professionnelle internationale des organisations de la CGT dans la seconde moitié du XXe siècle : une progression tardive en terrain difficile », in Elyane BRESSOL (dir.), *La place et les actions de la CGT dans le monde (1945-2000)*, Montreuil, ICGTHS, 2006, pp. 87-109.