



HAL
open science

Les dockers

Michel Pigenet

► **To cite this version:**

Michel Pigenet. Les dockers. Florent Le Bot et Audrey Millet. Le travail en Europe occidentale, 1830-1939, Atlande, 2020, 978-2-35030-666-7. hal-03749979

HAL Id: hal-03749979

<https://hal.science/hal-03749979>

Submitted on 11 Aug 2022

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

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

Les dockers

par Michel Pigenet

Les dockers ? Étymologiquement, le vocable d'origine anglaise renvoie aux docks, initialement, des bassins artificiels, puis aux magasins des docks-entrepôts qui les bordent. Syndicales, les premières occurrences remontent aux grandes grèves londoniennes de 1889. Unificateur, le terme de « docker » englobe l'ensemble des métiers qui fragmentent la main d'œuvre portuaire, mais ne s'impose vraiment qu'après la Première Guerre mondiale.

Foules portuaires

Si la manutention portuaire n'échappe pas à la mécanisation et à la motorisation, celles-ci ne suffisent pas à la transformer en flux continu que rendra possible l'irruption, dans les années 1960, des conteneurs. Les ports de la période doivent néanmoins absorber les trafics qu'acheminent en masse et toujours plus vite chemins de fer et navires. La hausse du nombre des travailleurs compense la faiblesse relative des gains de productivité.

Tableaux, photos et récits de la période s'accordent sur le constat que les ports grouillent de monde. Quantifier le phénomène se révèle plus difficile, tant les effectifs varient d'un jour sur l'autre. Quand ils existent, les registres d'immatriculation fournissent un ordre de grandeur, qu'il serait imprudent de tenir pour exact. En 1852, la Société des portefaix de Marseille annonce 2 155 membres, mais qu'en est-il des centaines, voire des milliers d'ouvriers occasionnels qui s'affairent à leurs côtés ? Les évaluations ultérieures offrent un aperçu de leur masse et de leurs fluctuations : 8 000 travailleurs en 1883, 6 000 en 1890, 8 000 en 1900 et jusqu'à 12 000 en 1903. Elles descendent à 5 000 en 1924, avant une remontée à 7 000 en 1936. Les niveaux et la tendance sont proches au Havre, avec 8 000 ouvriers en 1900 et 4 000 en 1933. À Dunkerque, Rouen ou Bordeaux, ils oscillent entre 4 000 et 2 500.

L'approximation n'est pas moindre dans le reste de l'Europe, A Londres, premier port mondial, les estimations oscillent entre l'improbable hypothèse haute de 100 000 travailleurs, en 1889, et le plancher de 25 000 dockers avancé vingt ans plus tard. En 1912, les 27 000 dénombrés à Liverpool semblent plus fiables, car issus d'un enregistrement supposé exhaustif. La montée en puissance du *Nothern Range*, accordée au dynamisme de son arrière-pays industriel, permet aux quais d'Anvers, Rotterdam et Hambourg de franchir le seuil des 15 000 ouvriers dès avant 1914.

La manutention portuaire, une activité intermittente sous contraintes

Des années 1830 aux années 1930, l'intermittence régit l'embauche au gré des arrivées et des départs de navires. La renommée d'un site dépend de sa capacité à mobiliser rapidement une main-d'œuvre de réserve. À défaut d'ouvriers permanents, les entreprises de manutention délèguent le recrutement des hommes nécessaires aux contremaîtres (en anglais *foremen*). Personnes clés des travaux portuaires, ceux-ci opèrent longtemps dans des cafés, que gèrent

épouse ou parents. S'ils veillent à sélectionnent les ouvriers les plus efficaces, il peuvent aussi céder à d'autres considérations : proximités d'origine, rabais consentis sur les salaires dus ou services rendus.

Sur les chantiers, les contraintes sont d'abord physiques. Les crocs, les « diables » et les brouettes en usage disent la part des muscles. Dur, le travail est également dangereux. Chutes, écrasement des membres, fractures, entorses, brûlures et blessures au contact des marchandises, nuages de poussière, toxicité chimique ou organique... la liste est longue des risques encourus. L'usure accélérée des corps et la mortalité précoce sont des constantes portuaires. Mais si l'intermittence divise, le danger soude. Jour après jour, les équipes, bordées (*teams, gangs*) ou « mains » se recomposent de préférence à l'identique, avec des camarades de confiance.

En général, deux équipes travaillent en parallèle, à bord du navire et sur le quai. La première comporte l'homme (*deckman*) qui, depuis le pont, guide la grue, et les ouvriers de cale. Le chargement est l'affaire d'arrimeurs (*stevedores*) aptes à exécuter le plan de charge et à garantir la stabilité des colis en pleine mer. Une partie des manutentions est l'œuvre d'aconiers (*lightermen, bargemen*) qui, à l'aide de petites embarcations, déplacent les marchandises des navires aux quais ou aux péniches et inversement. Sur les quais, les hommes de peine s'activent aux côtés des pointeurs et mesureurs, qui vérifient et classent les produits avant leur reprise par des brouettiers, charretiers ou camionneurs, puis leur réception par les magasiniers des entrepôts. Dans les plus grands ports, des spécialisations distinguent les charbonniers des porteurs de céréales, de bois blanc, de bois dur, de thé, de sucre, de cacao, de laine, de viande congelée, de poissons, etc.

Au cours du 19^e siècle, la rémunération au forfait ou à la tâche recule au profit du paiement au temps. La première résiste, cependant. Le salaire de base est un indicateur parmi beaucoup d'autres. En pratique, les tarifs, variables selon les poids et les distances, incluent les indemnités et suppléments en rapport avec la nature et l'aspect de la marchandise, les responsabilités et les compétences requises. Si les syndicats sont hostiles aux primes de rendement qui épuisent les hommes et compriment l'emploi, la position est loin de faire l'unanimité chez les dockers. Ce n'est pas là, l'unique faille dans la cohésion ouvrière, soumise, deux fois par jour, à l'épreuve d'une embauche aux allures de « marché aux esclaves », dont les modalités favorisent les plus forts et les plus jeunes. À plus forte raison, les solidarités de classe s'effacent-elles sous l'effet de rivalités de sites productrices de tenaces consciences de place.

La grande époque du « travail libre »

Toute l'histoire sociale portuaire tourne autour de l'organisation de l'intermittence et de la répartition du coût d'entretien de la réserve de main-d'œuvre inhérente à ce régime d'emploi. Dans les années 1830, le « travail réglé » sur le modèle corporatif vit ses derniers feux. Reconstitué sous couvert d'associations, il jouit de la bienveillance des autorités locales et du négoce. Le monopole d'activité des « brémens » et des « brouettiers du grand corps » au Havre, des portefaix de Marseille ou des *watermen* londoniens a pour contrepartie leur responsabilité collective quant à la qualité des tâches accomplies. Le renchérissement

consécutif à cette autodiscipline semble alors préférable à l'insécurité bon marché de « tout-venant » irresponsables. Qu'on ne s'y trompe pas, sous l'égalité et l'harmonie apparentes, les hiérarchies corporatives favorisent les maîtres au détriment de leurs compagnons et, davantage encore, de la foule des « crocheteurs », « gagne-deniers », « carabots » et autres « robeiols », indispensables, mais exclus des droits consentis aux ouvriers immatriculés.

Les thèses libérales gagnent irrésistiblement du terrain. Les atouts du travail réglé pâlisent face aux critères de rentabilité que promeut la haute finance, décidée à investir les ports. En trois à quatre décennies, le « travail libre » prend le dessus. Au mieux, les anciens maîtres se reconvertissent en contremaîtres ou sous-traitants des compagnies de docks-entrepôts. Des milliers de journaliers (*labourers*) et de sans-travail submergent maintenant les quais. Des emplois échappent toutefois à l'intermittence au sein des plus puissantes entreprises, soucieuses de fidéliser une mince couche de salariés compétents. En 1900, au Havre, leur proportion plafonne à 4 % du total de la main-d'œuvre. À Hambourg, le patronat conçoit un système destiné à contrer les revendications syndicales sans perdre le contrôle du marché du travail. Réunies dans un organisme collectif – le HBV -, les entreprises mutualisent l'embauche et restaurent des règles de priorité à travers l'institution d'une catégorie d'intermittents munis d'une carte professionnelle. L'idée séduit hors d'Allemagne. Elle est mise en place à Rotterdam en 1917 et à Anvers avant la fin des années 1920. À Liverpool, l'initiative d'une réimmatriculation revient aux pouvoirs publics qui, en 1912, suivent les recommandations du directeur régional du Labour Exchange, William Beveridge. À Gênes, le Consorzio autonomo del porto (CAP) va plus loin. En 1906, il confie le filtrage de l'embauche aux travailleurs constitués en coopérative ouvrière (*eompagnie*).

Des hommes à part ?

Les dockers résident dans les quartiers voisins du port, souvent anciens et à l'habitat dégradé. Les heures supplémentaires et la pratique du « doublage » par des vacations nocturnes mieux rémunérées les tiennent éloignés du foyer familial. Au vrai, les dockers aiment se retrouver entre eux. Cette sociabilité fait peu de place aux épouses. Précisons que sur les chantiers, les femmes sont rares et cantonnées aux tâches subalternes de nettoyage et de conditionnement. Les hommes y veillent, syndicalistes compris, dont l'éthique de dignité en appelle volontiers aux références viriles. Constitutives de l'identité docker, celles-ci se manifestent dans la résistance quotidienne à la fatigue, aux dangers et à l'exploitation comme dans l'ordinaire d'une gestuelle à base de vigoureuses poignées de main, de tapes, de bourrades et de tournées offertes.

Entre deux vacations, les ouvriers fréquentent, en effet, les innombrables débits de boissons qui cernent les quais. Outre le recrutement et le versement des payes, les cafés sont les lieux par excellence de circulation des informations essentielles sur la vie du port. On y boit aussi, et d'abondance, rite de reconnaissance autant que plaisir, dont l'excès ne vaut opprobre que s'il participe d'un « vice solitaire ». Les statistiques ne prêtent pas à discussion. La réputation d'ivrognerie prêtée aux dockers ne procède pas, certes, que de données objectives.

L'altérité portuaire inquiète et fascine à la fois. La plume des observateurs extérieurs vire vite au cliché, révélateur d'une incompréhension aux confins du mépris de classe. En 1893, le portrait des débardeurs parisiens brossé par un journaliste s'attarde ainsi sur leurs « larges épaules », leurs « muscles bien saillants », leurs « pieds nus » et leurs « bras velus » de brutes et de déclassés. Il n'est pas jusqu'au cégétiste libertaire, Georges Yvetot, qui ne succombe aux préjugés quand, en quête de « barbares » subversifs, il découvre dans les ports les êtres « frustes, ignorants, alcooliques parfois (...) capables de revendiquer par la sainte et féconde violence ».

Contraintes et spécificités maintiennent les dockers à l'écart du droit commun salarial et de ses protections. En l'absence d'indemnisation d'un chômage récurrent, les fraudes aux accidents du travail ne choquent guère sur les quais. Bon gré mal gré, les employeurs tolèrent les « grappillages » que d'aucuns qualifieraient de vols, lesquels vont bon train, tandis qu'en marge des chantiers la pègre organise, sur une tout autre échelle, maints trafics illicites. À Marseille, après la Première Guerre mondiale, le milieu corse contrôle la circulation internationale de l'opium. Ses « parrains », Paul Carbone et François Spirito, ont leur entrée à l'Hôtel de Ville en contrepartie du concours apporté à la tenue des meetings du premier adjoint, Simon Sabiani.

Quand bien même la bonne santé des villes portuaires repose sur le labeur des dockers, les notables et de larges fractions de la population les craignent et s'en méfient. Au lendemain des premiers succès revendicatifs du tournant du siècle, on commence aussi à les jalouser.

Une identité professionnelle forgée dans les luttes

Rien ne serait plus faux que de tenir pour spontanée ou naturelle la combativité et le haut degré de syndicalisation dont témoignent encore aujourd'hui les dockers. Ces traits ne prennent forme qu'au sortir des années 1920. Si la généralisation du « travail libre » entretient la nostalgie du passé corporatiste, les militants en proposent une modalité démocratique, alliant la fermeture du marché du travail, tour de rôle égalitaire et suppression du marchandage et des intermédiaires patronaux.

Dans le meilleur des cas, les spécialistes obtiennent satisfaction, forts d'une rareté qu'ils savent faire valoir. Pour tous les autres, les luttes butent sur l'hétérogénéité d'un prolétariat que tout concourt à diviser. Surmonter ce handicap implique de contester deux prérogatives majeures du patronat : la sélection des salariés et l'organisation du travail. La prétention, exorbitante dans un autre contexte, est rendue possible par la précarité du lien de subordination qu'entretient l'intermittence.

Pour peu que la conjoncture soit favorable, il faut en passer par l'expérience décisive des mouvements d'envergure, qui donnent à voir la puissance ouvrière. C'est chose faite à Londres, en 1889, où la grève paralyse les quais et aboutit à la reconnaissance des syndicats, dont les effectifs s'envolent. Le choc produit par ce conflit est considérable au Royaume-Uni et gagne le continent où, solidaires de leurs homologues londoniens, les dockers de Rotterdam entrent en grève à leur tour. À Hambourg, le syndicat, fondé trois ans plus tôt se lance dans

l'action en 1890, mais se heurte à un mur patronal. Surpris, les employeurs se ressaisissent. Les armateurs britanniques mènent un combat sans merci et impulsent la mise sur pied d'une International Shipping Federation capable de planifier des lock-out et de transférer des briseurs de grève d'un pays à l'autre.

En dépit de tensions et clivages régulièrement réactivés, les contacts noués entre les organisations ouvrières débouchent, en juillet 1896, sur la formation, à Londres, d'une fédération internationale des marins et dockers. Deux ans plus tard, elle s'ouvre aux cheminots et prend le nom de Fédération internationale des travailleurs des transports (FIT-ITF), de loin le plus important et actif des secrétariats professionnels internationaux.

Les syndicats demeurent cependant fragiles, à l'instar des résultats obtenus au tournant du siècle. À Anvers, Gand ou Marseille, ils arrachent pour quelques années un droit de regard sur l'embauche, qu'échouent à imposer leurs camarades de Hambourg et de Rotterdam. Partout, ces actions contribuent à l'enracinement syndical. Les militants, confrontés à des adversaires puissants et résolus, ont désormais acquis un solide savoir-faire revendicatif, dont rend compte la variété des tactiques appliquées. Sans renoncer aux actions d'envergure, spectaculaires, mais coûteuses et incertaines, ils expérimentent d'efficaces tactiques de harcèlement à base de débrayages répétés, de refus des heures supplémentaires, du travail de nuit ou dominical, de réduction des cadences...

Pendant la guerre, les impératifs de défense nationale conduisent l'armée à intervenir directement dans les relations sociales portuaires. En Grande-Bretagne et en France, les expériences de concertation avec les syndicats s'étiolent après le conflit, mais laissent des traces et parent d'une légitimité inédite les revendications ouvrières. Parties prenantes des vagues de grèves du début des années 1920, les dockers n'obtiennent que des avancées locales. Les scissions n'arrangent rien, surtout en France, où trois organisations – confédérée, unitaire et autonome – se disputent les restes de l'ancienne Fédération nationale. À Dunkerque, en 1926, puis au Havre, en 1928, des luttes locales introduisent un contrôle, durable cette fois, de l'embauche avec priorité aux syndiqués. Sous la houlette de son nouveau secrétaire général, le néerlandais Edo Fimmen, la FIT lance une série de campagnes internationales. En 1924, sa section des dockers compte près de 250 000 affiliés, avant de marquer le pas, puis d'amorcer un recul qu'accélérent la crise et la liquidation par les nazis de ses forces en Allemagne.

Bibliographie

Barzman John, *Dockers, métallos et ménagères : les mouvements sociaux au Havre de 1912 à 1923*, Rouen : Publications des universités de Rouen et du Havre, 1997.

Cornu Roger, « Les portefaix et la transformation du port de Marseille », in *Annales du Midi*, t. 86, n° 117, 1974. p. 181-201.

Davies Sam et al., (dir.), *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*. Aldershot, Ashgate, 2000.

Dockers de la Méditerranée à la mer du Nord. Des quais et des hommes dans l'histoire, Aix-en-Provence, Edisud, 1999.

Lovell John, *Stevedore and Dockers. A Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914*, Mac Millan and Co Lt, London, 1969.

Nijhof Éric, Barzman John, Lovell John, « Les syndicats de dockers de Londres, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, 1880-1914 », in Robert Jean-Louis, Boll Friedhelm, Prost Antoine (dir.) *L'Invention des syndicalismes. Le syndicalisme en Europe occidentale à la fin du 19^e siècle*, Paris, Pub. de la Sorbonne, 1997, p 73-95.

Pigenet Michel, « Identité professionnelle et masculinité. Une approche historique des rapports sociaux sexués dans les ports français aux XIX^e et XX^e siècles », *Le Mouvement social*, n° 198, janvier-février 2002, p. 55-74.

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

Pigenet Michel, « Les origines d'une configuration sociale singulière : logiques et acteurs des dynamiques sociales portuaires en Europe au XX^e siècle ; une approche comparative », in Le Crom Jean-Pierre (dir.), *Les acteurs du droit du travail*, Presses universitaires de Rennes, 2004, p. 371-381.

Pigenet Michel, « Labour and trade union cultures : the idiosyncratic experience of the European dockworkers in the 19th to the 21th centuries » in *Transfer*, may 2012, n° 2, p. 143-155.

Dockers de la Méditerranée à la mer du Nord. Des quais et des hommes dans l'histoire, Aix-en-Provence, Edisud, 1999.

Nijhof Éric, Barzman John, Lovell John, « Les syndicats de dockers de Londres, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, 1880-1914 », in Robert Jean-Louis, Boll Friedhelm, Prost Antoine (dir.) *L'Invention des syndicalismes. Le syndicalisme en Europe occidentale à la fin du 19^e siècle*, Paris, Pub. de la Sorbonne, 1997, p 73-95.

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