



**HAL**  
open science

# L'évolution des modes d'organisation syndicale chez les dockers havrais et rouennais dans l'Entre-deux-guerres

John Barzman, Michel Pigenet

## ► To cite this version:

John Barzman, Michel Pigenet. L'évolution des modes d'organisation syndicale chez les dockers havrais et rouennais dans l'Entre-deux-guerres. Éric Wauters (dir.). Les ports normands : un modèle ?, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1999. hal-03750164

**HAL Id: hal-03750164**

**<https://hal.science/hal-03750164>**

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.

# **L'évolution des modes d'organisation syndicale chez les dockers havrais et rouennais dans l'Entre-deux-guerres**

John Barzman et Michel Pigenet

p. 185-198

« Un port n'est (...) pas un point, une ligne de contact ; c'est un espace... »<sup>1</sup>. Par là, il est aussi un enjeu de pouvoir d'autant plus convoité que l'économie s'en mêle. Depuis le milieu du siècle, les relations sociales portuaires n'ont pas usurpé leur réputation de rudesse. Sous peine de drames humains et de catastrophes commerciales à répétition, il a bien fallu s'engager, bon gré mal gré, sur la voie des compromis et des conventions. Pour les dockers, l'entre-deux-guerres représente une phase de transition de la précarité prolétarienne du début du siècle aux garanties statutaires de la Libération. Les deux principaux sites normands ont pris plus que leur part dans cette évolution, indissociable de l'affirmation générale du fait syndical.

## **Les cadres spatio-temporels du syndicalisme docker havrais et rouennais**

### **La manutention dans les deux ports**

Malgré une localisation de fond d'estuaire toujours plus pénalisante, les volumes reçus et expédiés à Rouen dépassent ceux du Havre à la fin des années 1930<sup>2</sup>. Indice commode, le tonnage ne dit rien de la nature du trafic et des équipements mobilisés, éléments déterminants des activités de manutention qui nous occupent ici. S'agissant des techniques, on retiendra que la période voit se généraliser l'usage des convoyeurs, des aspirateurs et des grues électriques à l'origine de substantiels gains de productivité<sup>3</sup>.

Tous les chargements ou les déchargements n'offrent pas les mêmes facilités à la mécanisation. Port de transit spécialisé dans le transbordement en vrac de pondéreux destinés à la région parisienne, Rouen accueille d'abord des charbons, des vins, des céréales, du pétrole, etc., peu exigeants en main-d'œuvre. À l'inverse, en dépit de la progression des importations d'hydrocarbures, Le Havre conserve un profil de « port d'épicerie » et d'entrepôts. Socialement, les nombreuses lignes régulières, indices révélateurs de l'ampleur du trafic des « divers », favorisent l'emploi d'un personnel permanent. À volume égal, livrés en sacs ou en balles, le café, le coton, le cacao, le rhum, le sucre et les dizaines de milliers d'articles débarqués, « relevés », allotis, classés, conditionnés et stockés réclament plus de travailleurs que les pondéreux.

En conséquence, l'effectif des dockers havrais dépasse celui des Rouennais. Dans les deux ports, au sortir du premier conflit mondial, responsable d'un recrutement exceptionnel, une vive décrue ramène le nombre des ouvriers au-dessous des niveaux d'avant la guerre. Vers 1930, les chiffres se stabilisent autour de 4 000 au Havre et 2 500 à Rouen<sup>4</sup>.

Du côté des entreprises, les grandes compagnies havraises d'emmagasiner et de navigation (Compagnie des docks et entrepôts, Transat) contrôlent une partie de la manutention. En plus de leur personnel docker permanent, elles drainent de forts contingents d'intermittents et dominent la puissante Union des Employeurs de Main-d'Œuvre, rompue en conflictualité et experte en initiatives paternalistes. La situation est différente à Rouen où les importateurs de charbon « tiennent le haut du pavé »<sup>5</sup>. Si la Somar ou la Société nouvelle des appareils - *la Grande Carue* - ne sauraient être assimilées à des entreprises artisanales, la manutention

rouennaise reste toutefois beaucoup moins intégrée au capitalisme financier que son homologue havrais.

### **L'arrière-plan des relations port-ville**

L'activité portuaire n'a pas la même place dans chacune des deux agglomérations. À Rouen, les 2 500 dockers de 1936 cohabitent avec 6 000 métallurgistes, 5 000 salariés du textile, 4 000 à 5 000 ouvriers du bâtiment et de nombreux agents des services et des administrations publics<sup>6</sup>. Base fluviale de premier ordre, la capitale normande est par ailleurs un important nœud ferroviaire et routier.

Au Havre, le port, site de vastes chantiers navals, de raffineries de pétrole, de bureaux d'entreprises commerciales et de compagnies de navigation, domine en revanche l'économie locale... Dans l'Entre-deux-guerres, 6 000 à 7 000 ouvriers y travaillent. La culture docker marque les quartiers de Saint-François, de l'Eure, et des Neiges. La corporation n'ignore pas quel est son rôle dans la ville, même si des productions moins liées aux activités portuaires se sont développées, à l'exemple des fonderies et des grandes usines de constructions mécaniques, bases d'un prolétariat de métallos, qui s'affirme en 1936.

Le statut des deux ports montre d'autres différences. À Rouen, la Chambre de Commerce gère l'enceinte portuaire en collaboration avec le ministère des Travaux publics. Pour sa part, à partir du 1er janvier 1926, Le Havre expérimente avec Bordeaux un nouveau mode d'administration sous la houlette des ingénieurs de l'État<sup>7</sup>. Au nom de l'intérêt du pays, ce régime tend à séparer le port, érigé en « poumon de la nation » du reste de la ville.

Ces caractéristiques ne sont pas sans conséquences. Dans l'agglomération rouennaise, le syndicalisme portuaire coexiste notamment avec celui du textile et des chemins de fer. L'organisation des dockers doit traiter avec les élus radicaux et républicains, mais aussi avec des maires ou députés socialistes et communistes de la banlieue. Au Havre, ce sont les ouvriers du port qui ont fondé et continuent d'animer l'Union des Syndicats. Les autres traditions syndicales ne connaissent quant à elles, que de brèves percées : le syndicat du Bâtiment décline depuis 1914 cependant que les cheminots havrais regardent vers le réseau Ouest-État et les marins vers le ministère de la Marine marchande. Le taux de syndicalisation des métallos est trop irrégulier pour qu'ils exercent longtemps une influence prééminente sur l'Union locale. Fort d'effectifs nombreux et stabilisés après 1928, le syndicalisme docker est enfin indirectement représenté au conseil municipal en la personne de son ancien dirigeant, François Louis, élu en 1919.

### **Des temporalités distinctes**

La nature des métiers de la manutention portuaire, la condition salariale, l'élan des grands mouvements sociaux nationaux ou internationaux expliquent cependant certaines concordances de temps. Pour aller vite, on distingue deux phases de convergence et une phase de divergence. Les pratiques sont très proches dans une phase initiale allant de 1919 à 1923, puis au cours des années 1936-1939, brefs moments de hautes eaux syndicales. L'écart se creuse, par contre, entre 1923 et 1935, période de recul et de développement très inégal du syndicalisme.

1928 constitue une césure majeure dans l'histoire ouvrière havraise, sur la défensive depuis 1923<sup>8</sup>. Au printemps, le syndicat des dockers appelle à la grève contre une réduction du

salaires de base. Victorieux, il obtient sa reconnaissance comme interlocuteur incontournable. Dans la foulée, les travailleurs rejoignent en masse l'organisation. En dépit des résistances patronales, le syndicat, consolidé par un nouveau succès en 1932, redevient la principale force ouvrière de l'agglomération et attire l'attention des militants des autres ports. La situation est toute autre à Rouen. Le succès de la grève menée, ici aussi, en 1928, renforce certes l'autorité du syndicat, mais la puissance acquise se désagrège assez vite.

## **Identification de spécificités syndicales locales**

### **Fondements généraux du syndicalisme docker dans l'entre-deux-guerres**

À l'heure du grand capitalisme portuaire, la résistance de journaliers interchangeables, embauchés et débauchés au gré des arrivées de navires, repose davantage sur l'action de masse que sur l'improbable raréfaction ou monnayage de maigres savoir-faire. Préalable au succès, la cohésion implique une solidarité que l'entraide et la confiance entretiennent à l'échelon des équipes, mais que seule l'organisation peut structurer en discipline sur l'ensemble du site. Confortés par la fréquence des filières familiales ou ethniques de recrutement, les liens professionnels revêtent une dimension communautaire.

Sous des formes variées, l'intervention syndicale s'ordonne autour de trois grands axes : les salaires, les conditions de travail et l'embauche. Complexe<sup>9</sup>, le système de rémunération varie selon les sites, les périodes ou les marchandises. Ainsi les ouvriers sont-ils payés à la vacation - 4 heures-, aux pièces, au forfait ou au rendement. Des primes de fonction, liées au poste occupé, et de salissures, en rapport avec la nature de la marchandise, complètent le salaire de base local, majoré en cas d'heures supplémentaires, de vacations nocturnes ou dominicales. Outre les allocations familiales instituées en 1932, il faut également compter avec les clauses d'échelle-mobile à l'origine d'innombrables litiges en période de déflation.

Les syndicats ne sont pas moins soucieux d'établir les normes les plus précises d'exercice des tâches : poids maximum des sacs et des palanquées, durée du travail<sup>10</sup>, règles de sécurité, effectif et composition des équipes. Au risque, parfois, de se heurter à la mauvaise volonté des ouvriers. La dénonciation répétée du « ticket » havrais et du « paillon » rouennais témoigne de la constance d'une pratique qui, en contrepartie d'un surcroît de travail, permet aux membres d'une équipe incomplète de se partager la rémunération des absents.

L'affaire touche la question primordiale de l'embauche intermittente dont les syndicats s'évertuent à réduire les aléas sans en contester le principe. Beaucoup fondent sur elle un sentiment de liberté, composante durable de l'identité docker. Les syndicats ont partout entrepris de lutter contre l'arbitraire des contremaîtres ou la volonté patronale de sélectionner les plus jeunes, les plus forts et les plus habiles au détriment du gros des ouvriers condamnés à une précarité aggravée. De là découle l'ambition centrale de disputer aux acconiers la responsabilité de l'organisation concrète du travail et de son marché. À cette fin, les syndicats attendent davantage de l'instauration d'un monopole d'embauche que de la création de coopératives de manutention dont les expériences renouvelées n'ont guère laissé de bons souvenirs<sup>11</sup>.

L'homogénéité prêtée, de loin, à la corporation ne saurait masquer la réalité des clivages internes. L'âge, l'origine géographique entrent en ligne de compte au même titre que les spécialisations, pour ne rien dire de la coexistence délicate avec les autres professions portuaires-grutiers, charretiers, voiliers, marins... Au Havre, en 1930, comme à Rouen, huit

ans plus tard, le rejet de la ligne syndicale hégémonique chez les dockers légitime opportunément l'indépendance organisationnelle des charbonniers<sup>12</sup>. On sait ce qu'il en est de l'opposition entre dockers intermittents et « permanents ». Les syndicats redoutent plus encore la porosité port / ville et la pression des « occasionnels », salariés ou chômeurs d'autres professions que la perspective d'une vacation rabat vers les quais.

L'idéologie et la politique ajoutent à ces divisions et rendent compte de la complexité du paysage syndical des années 1921-1935. À l'échelon national, les « autonomes » l'emportent sur les « confédérés » et les « unitaires » en perte de vitesse. L'audience de la C.G.T.U. se ressent de la guerre sans merci que se livrent partisans et adversaires, majoritaires, des directives communistes<sup>13</sup>.

## **Le Havre et Rouen : Approche comparative des modes d'organisation et d'action**

### **Orientation**

La direction syndicale autour de Jean Le Gall, militant d'origine libertaire, régulièrement réélue par les dockers havrais proclame sa fidélité à la Charte d'Amiens de 1906, qu'elle interprète dans le sens d'une exaltation d'un syndicalisme se suffisant à lui-même, indépendamment des patrons et des politiciens. Ainsi quitte-t-elle d'abord la C.G.T. de Jouhaux, jugée collaboratrice de classe, en 1923, pour se ranger avec la C.G.T.U., puis, quelques années plus tard, la C.G.T.U., devenue trop encline à la grève politique à son goût, au grand dam de la minorité communiste<sup>14</sup>. Sur un autre registre, elle tient le Comité de défense des intérêts des ouvriers du port pour une tentative patronale de détourner l'expression de la volonté des travailleurs.

Dès 1926, *Vérités* condamne l'importation des méthodes du fascisme italien et renouvelle sa protestation au lendemain de l'assassinat d'un docker par des agents de la compagnie de gardiennage Régnier-Poublan<sup>15</sup>. Le syndicat joue un rôle clé dans la grande manifestation du 12 février 1934, soutient les initiatives de la Ligue des droits de l'Homme et du Rassemblement populaire, participe à la campagne de soutien moral et financier aux républicains espagnols. Pragmatiques, les militants ne prennent pas moins quelques libertés avec la tradition syndicaliste révolutionnaire. Celle-ci plaçait la grève générale au cœur de la stratégie syndicale, mais les dirigeants havrais hésitent, depuis 1925, à engager leurs forces dans ce type d'action. En juin 1936, les dockers du Havre se tiennent à l'écart du mouvement, arguant qu'ils ont déjà obtenu ce que revendiquent les autres catégories ouvrières<sup>16</sup>. Par ailleurs, l'interdiction faite aux candidats des divers partis de se prévaloir de leurs responsabilités syndicales s'applique avec plus ou moins de rigueur selon qu'il s'agit des communistes ou des socialistes et des radicaux. François Louis siège ainsi au conseil municipal en qualité de « socialiste sans parti » sans cesser d'exercer une grande influence sur le syndicat jusqu'à sa mort. De même, Léon Meyer, député-maire radical pendant presque toute la période, met en avant ses interventions en faveur des dockers sans s'attirer les foudres de l'organisation ouvrière comme cela avait été le cas en 1912 lorsque sa liste s'était prévaluée de l'étiquette de « radical, socialiste et syndicaliste ».

À Rouen, les grèves de l'hiver et du printemps 1920 pèsent lourd sur l'évolution du syndicalisme local. Premiers affrontements d'envergure depuis la guerre, elles éprouvent les hommes, les solidarités, les tactiques et les stratégies. Elles poussent aussi sur le devant de la scène le noyau militant qui dirige le comité de grève. Issu des milieux libertaires, à l'instar de Le Gall, Victor Engler anime aussi le C.S.R. de l'agglomération. Toutefois, à la différence du

responsable havrais, Engler, devenu socialiste, adhère au jeune Parti communiste. Élu à la tête du syndicat au début de 1922, il entraîne son organisation à la C.G.T.U. et cumule bientôt les fonctions de délégué de la Fédération unitaire des Ports et Docks, de secrétaire de l'Union locale et de secrétaire-adjoint de l'Union départementale.

La rupture proclamée avec le réformisme s'opère sans déchirements douloureux. Si l'échec des grèves amène un net recul des effectifs, le syndicat général ne souffre d'aucune concurrence. En décembre 1920, le regroupement dans une Union « réformiste » de deux syndicats, l'un pour les chefs d'équipe, l'autre pour les dockers, n'a pas de suite en dépit des 600 adhérents annoncés<sup>17</sup>. L'alerte la plus sérieuse survient en 1926 avec la fondation de l'Amicale de la Grande Carue. Encore les 220 membres de celle-ci appartiennent-ils tous à la même entreprise.

Si les responsables rouennais restent à la C.G.T.U., la divergence avec l'évolution havraise n'est toutefois pas aussi grande qu'on pourrait le penser. Dès 1924, Engler et ses proches regimbent devant la politique syndicale communiste. En 1925, il signe la lettre dite « des 250 » qui, adressée à l'Internationale communiste dénonce les méthodes de la direction française. Il récidive en 1927, ce qui lui vaut l'exclusion des rangs du P.C.F. Il se replie alors sur l'U.L. et le syndicat des dockers qui lui gardent leur confiance. Là, ainsi qu'à la fédération oppositionnelle des Ports et Docks dont il coordonne la propagande, Engler prône l'indépendance absolue de l'organisation corporative. En relation avec le groupe de *La Révolution prolétarienne*, ses positions présentent, au total, plus de similitudes avec celles à l'honneur parmi les Autonomes du Havre qu'avec les thèses majoritaires au sein de la C.G.T.U.

Sans nier l'importance du pôle havrais sur l'échiquier syndical, la manière dont ses militants cultivent une autonomie grosse de localisme en réduit l'intérêt stratégique. Au contraire, la renommée d'Engler et son appartenance à la C.G.T.U. font de son syndicat et de sa fédération des enjeux de portée nationale, voire internationale. Critiqué de l'intérieur par la minorité du syndicat résolue à le déborder avec l'appui de la C.G.T.U., Engler devient la cible du comité des chômeurs du port. Sur la défensive, il obtient l'exclusion de ses adversaires - Jeanne, Duhamel, Vaubailon - qui, au moyen d'un nouveau comité de lutte, lui mènent la vie dure. Acculé, il se décide, au printemps 1934, à rallier la C.G.T. avec une poignée de fidèles. Les communistes reconstruisent aussitôt l'organisation unitaire. Portée par le regain conjoncturel de combativité, elle revendique 300 adhérents en 1935. C'est assez pour que le processus de réunification s'achève localement en décembre sur une base paritaire, le secrétariat revenant au communiste Jeanne<sup>18</sup>. Les responsabilités nouvelles acquises sur fond de luttes victorieuses et de croissance des effectifs - 1 500 membres en avril 1936, 2 876 en août - n'atténuent pas la vigueur des antagonismes. Les luttes internes reprennent de plus belle, parfois à coups de revolver. Malgré le départ mouvementé des charbonniers et les reculs de la période 1938-39, le syndicat général jouit d'une grande autorité. La formation d'un syndicat « national » des dockers proche du P.P.F. n'a guère d'autres conséquences que l'apparition de tracts en faveur du « nettoyage du port » et de la « liberté du travail »<sup>19</sup>.

## **Ouverture ou fermeture de la profession**

### **action directe et fonctionnement interne du syndicat**

Les Havrais affirment leur prédilection pour l'action directe, mais la grève perlée devient, après 1922, la tactique fétiche du syndicat des dockers en lieu et place de la grève générale. Le « savant perlage » conduit à un ralentissement de la manutention. Il consiste soit en un

excès de zèle dans l'organisation du travail et l'application des consignes de sécurité, soit, au contraire, dans la multiplication des accidents. Il se manifeste également par un taux d'absentéisme élevé, le refus des heures supplémentaires, et peut se combiner avec le boycott des entreprises qui contreviennent aux normes syndicales. Pour être efficace, la grève perlée exige une forte cohésion du groupe, une bonne connaissance du contrat et la complicité des chefs de bordée ou petits chefs. En effet, la première réaction de l'employeur confronté à un ralentissement volontaire est de renvoyer l'équipe incriminée, immédiatement ou au terme de la vacation. Il revient aussitôt au syndicat de signifier qu'aucun syndiqué ne doit remplacer les camarades évincés.

L'intervention du syndicat et la référence aux innombrables règles écrites et coutumières atténuent le caractère d'action directe de la grève perlée. Concrètement, avant d'autoriser le « perlage » ou l'arrêt de travail, le délégué syndical doit constater l'infraction ou la difficulté et la rapporter à telle ou telle clause du contrat collectif. Au fil des ans, ceux-ci gagnent en complexité, définissant, en plus du salaire et des horaires de base, la taille des bordées, le montant des primes de spécialité. Ces dernières constituent une part importante de la rémunération et font l'objet d'une négociation quasi-permanente avec l'Union des employeurs.

Au nom de son autorité sur les dockers, gage de sa représentativité auprès de ses interlocuteurs patronaux, l'organisation ouvrière stigmatise les arrêts de travail non justifiés par une entorse aux règles écrites. Elle opte le plus souvent pour le recours à l'arbitrage et sollicite l'intervention des pouvoirs publics, notamment de la municipalité et du maire Léon Meyer. Après 1928, les délégués, souvent absorbés par de fréquentes réunions paritaires et spécialisés dans des discussions techniques, semblent s'éloigner de leur base. Aux plaintes des ouvriers et aux critiques des communistes, Jean Le Gall a l'habitude de répondre : « Faites confiance au bureau ». Entre une vigilance de tous les instants, susceptible de déboucher sur la grève, et la délégation de pouvoir, les militants havrais accommodent à leur manière les vieux principes de l'action directe<sup>23</sup>.

Tel qu'il émerge de la grève de 1928, le syndicalisme docker havrais souligne la nécessité de l'unité dans une seule organisation et de la gestion démocratique des débats internes. Cette conception résiste à l'épreuve des particularismes catégoriels et du pluralisme politique. La direction unifiée exige la discipline la plus absolue : tous les dockers doivent se syndiquer et refuser de travailler avec les non-syndiqués. Les retardataires ou contrevenants sont tenus de payer leurs arriérés de cotisation tandis que la présence aux assemblées générales mensuelles est obligatoire. Ce mode de fonctionnement s'impose au cours des années 1930. Forte du succès remporté en 1928, de sa confirmation ultérieure et de l'échec des tentatives d'implantation de syndicats « unitaires », l'équipe formée par Jean Le Gall, Léon Cartier, Henri Quesnel, Auguste Thomas est régulièrement réélue jusqu'en 1939.

Moins affaiblis, au début des années 1920, que leurs camarades havrais, les dockers rouennais restent plus longtemps en mesure d'affronter directement leurs employeurs au moyen de grèves générales. Celles-ci, en dépit de taux de participation et de résultats inégaux, affectent chaque année les quais jusqu'en 1926. Défensive et initialement prévue pour durer 24 heures, la grève de 1928 se prolonge en mouvement offensif illimité. Les Rouennais ne savent pas moins faire varier leurs modes d'action : ralentissement des cadences, grève perlée...

Déjà perceptibles en 1928, les divergences tactiques internes s'accroissent dans les années 1930 au feu des controverses de tendances et face aux difficultés engendrées par la crise. Les

communistes n'ont pas de mots assez durs pour qualifier les prudences d'Engler. Celui-ci, soucieux de préserver une organisation amoindrie, sceptique quant à la combativité ouvrière, évite désormais les grèves ouvertes et les manifestations de rue. Gardons-nous, cependant, de tout interpréter en termes d'orientation ou de ligne syndicale. Parvenus à la tête du syndicat, les détracteurs d'Engler sauront à leur tour ménager leurs forces.

Avant 1936, l'organisation rouennaise souffre d'une incapacité flagrante à syndiquer durablement l'ensemble des ouvriers. La mutation qui, en 1935-1936, ouvre la voie à un véritable syndicalisme de masse de type havrais laisse apparaître de nouvelles spécificités locales. Forts de leurs succès corporatifs, les syndiqués rouennais entendent rester maîtres de leur organisation. Attachés aux dirigeants qu'ils reconduisent avec des majorités élargies, ils ne leur accordent nul blanc-seing. À plusieurs reprises et sur des questions importantes, ils leur donnent même du fil à retordre quand ils ne les désavouent pas. De fait, à Rouen, les résultats des assemblées générales ne sont jamais acquis d'avance<sup>24</sup>.

### **institutionnalisation de l'organisation**

La puissance du syndicat havrais l'amène à assumer des responsabilités nouvelles dans la défense des intérêts du port. À cette fin, il entretient des relations suivies avec les autorités publiques et les groupements économiques. Toujours opposé, en principe, à la collaboration de classes, il n'est plus, après 1936, l'avant-garde dynamique de la classe ouvrière locale. Sa profession de foi syndicaliste révolutionnaire fait davantage figure de référence obligée et nostalgique que de guide tactique ou stratégique. Outre le recours à l'arbitrage, le syndicat s'adresse au maire en vue de bénéficier des subventions municipales et de l'attribution d'un local à la Bourse du Travail, pour l'enregistrement du contrat collectif, la perception de secours de grèves ou l'autorisation de défiler le Premier mai. Le quadrillage du port suppose la bienveillance de la police municipale. Avec la mise en route du Port autonome, le syndicat obtient un siège au Conseil d'Administration du nouvel organisme. Il est par ailleurs l'interlocuteur privilégié des chargeurs mécontents de la fréquence des vols sur le port, des assureurs soucieux de réduire le nombre des accidents du travail, des mouvements de gauche qui organisent le ravitaillement de l'Espagne républicaine et du gouvernement inquiet, en 1939, de la présence d'espions. D'une manière plus générale, le syndicat des dockers lie inexorablement son sort à celui d'un site qu'il s'efforce de protéger face à la concurrence portuaire étrangère ou française.

La réunification projetée Le Gall à la tête de la Fédération nationale des Ports et Docks au moment où le gouvernement de Front populaire entreprend des réformes sociales d'envergure. En quelques années, l'horizon de l'équipe havraise s'élargit au fil des négociations engagées avec les ministres et les représentants de l'Association des employeurs de main-d'œuvre des ports de France<sup>25</sup>.

A l'heure du Front populaire, la base rouennaise exprime pour sa part plus que de la méfiance devant l'éventualité d'une « institutionnalisation ». Fière de la reconnaissance du syndicat comme interlocuteur obligé, elle récuse les éventuelles contreparties de ce nouveau statut. Qu'il s'agisse des procédures d'arbitrage ou de l'établissement d'une carte d'identité professionnelle, les vives réticences des Rouennais témoignent de la persistance de mentalités marquées au coin du syndicalisme d'action directe.



L'évolution intervenue depuis 1936 interdit de conclure à l'effacement des différences entre les organisations ouvrières des deux ports. Les convergences constatées conduisent néanmoins à s'interroger sur l'existence d'un « modèle havrais ».

## **Entre structure et conjoncture, les modèles syndicaux chez les dockers**

### **1935-1939 : la consécration du « modèle havrais » ?**

Lors du congrès national de réunification des fédérations de dockers, en 1935, Le Havre apparaît comme la pièce maîtresse de la nouvelle structure<sup>26</sup>. Toutes tendances confondues, les orateurs saluent les méthodes et les résultats de leurs hôtes, rendent hommage à la compétence de Le Gall<sup>27</sup>.

À cette date, cependant, la dynamique syndicale a gagné d'autres sites. À Rouen, les appels à l'action autour du programme revendicatif du syndicat unitaire cristallisent une combativité nouvelle. Le formidable « rattrapage » social obtenu par la lutte et sanctionné par les avancées conventionnelles, législatives et réglementaires de 1936-1937-congés payés, 40 heures hebdomadaire sur la base de 6 journées de 6 h.40, etc. - banalise les acquis havrais<sup>28</sup>.

### **Le « modèle havrais » : une affaire de circonstances ?**

Une mise en perspective historique et géographique relativise la réalité d'un modèle havrais de syndicalisme. Les modes locaux d'action et d'organisation s'inscrivent en effet dans la continuité de principes et de pratiques déjà à l'œuvre, au tournant du siècle, le long de la Tamise<sup>29</sup>. On sait quel rôle joua alors l'I.T.F. dans leur diffusion<sup>30</sup>. Le Havrais Charles Marck fut non seulement l'ami de Ben Tillet et de Tom Mann, mais travailla un temps sur les quais londoniens. En France, un premier contrat collectif - « l'affiche rouge »-, signé à Marseille le 27 juillet 1900, instaura, pour quelques années, un système de contrôle des conditions de travail et d'embauche au moyen de délégués syndicaux.

S'il faut absolument trouver la référence hexagonale d'un modèle de syndicalisme docker, les Dunkerquois sont, dans les années 1920, en bien meilleure posture que les Havrais. De 1920 à 1933, la carte syndicale tient lieu de carte professionnelle dans le port nordiste où l'assistance aux assemblées générales, obligatoire sous peine d'amende, assure la validité des décisions arrêtées par la majorité<sup>31</sup>.

Ainsi recontextualisée, l'avance havraise de 1935 doit beaucoup, semble-t-il, à l'option autonomiste qui dispense l'organisation d'avoir à tenir un rôle exemplaire dans la cadre de surenchères confédérales. Le syndicat dunkerquois n'a pas cette chance qui, érigé en modèle de lutte à outrance par les unitaires communistes, s'épuise, en 1933-1934, dans un combat douteux et coûteux. L'effondrement nordiste ne pouvait que rehausser la réussite havraise.

La relativité du « modèle » havrais est plus flagrante encore si l'on prolonge l'observation au-delà de la Seconde Guerre mondiale. À la Libération, le port demeure un bastion syndical, mais il n'est plus le seul. Par ailleurs, si les militants havrais sont reconnus pour leur sens tactique, l'intérêt de leurs réalisations, l'éviction de Le Gall, en 1946, marque la fin de leur appartenance au noyau dirigeant fédéral. À cet échelon, les cadres rouennais les ont d'une certaine manière supplantés.

## **Notes**

1 A. VIGARIE, « Le navire, le port et la ville », dans *Transports et mutations actuelles*, SEDES-CDU, 1983, p. 72.

2 Les deux ports arrivent respectivement en 2e et 3e position parmi leurs homologues français.

3 Sur la modernisation au Havre, voir notamment la « Note sur le trafic par mètre courant de quai, par M. l'Ingénieur-en-chef des Ponts et Chaussées, Detœuf » (1919) aux Archives nationales, F 14-12598 Travaux publics, ports maritimes, mesures de décentralisation, 1919-1926.

4 J. GEFFRE, *Les manutentions dans les ports maritimes français*, thèse de droit, Bordeaux, 1934, p. 23. À cette date, Le Havre se place en deuxième position derrière Marseille (4 500) et devant Dunkerque (3 000). On estime alors à 21 000 le total des dockers français contre respectivement 30 000 et 23 000 en 1926 et 1923. Mais plusieurs modes de calcul des effectifs donnent des résultats différents.

5 H. GRELLET, *Entre dockers et technocrates. La vie profonde des ports marchands*, SOS Manuscrits-Édition, 1981, p. 166.

6 *Syndicats*, 30 septembre 1936.

7 Sur la création du Port autonome du Havre voir J. BARZMAN et Ph. MOREL, « Identité de la ville-port et acteurs de la vie portuaire : Le Havre face aux premières lois d'autonomie (1886-1925) », in C. PRELORENZO (dir.), *Vivre et habiter la ville portuaire - Port City Lifestyles*, Paris, 1995, p. 190 à 225.

8 Une série de notes de service aux A.N. F22-216B, Ministère du Travail. Dockers du Havre. Sentences arbitrales 1928-1931, permet de mettre cette année en perspective.

9 En 1937, l'énumération des différentes primes occupe la majeure partie des 22 pages de la convention collective havraise.

10 Les 8 heures acquises au début du siècle ont été confirmées par les accords conclus en 1919, le 1er avril au Havre (voir *Almanach des adresses du Havre... 1931*, 173e année, Le Havre : Micaux, p. 46) et le 8 mai à Rouen.

11 Les déboires essuyés par la Coopérative ouvrière de déchargement, fondée à Rouen en 1937, dans ses relations avec la Compagnie France-Navigation apportent de l'eau au moulin des détracteurs de telles initiatives. P. VEYRON, « Les dockers du port de Rouen (1919-1947) », mémoire de maîtrise, Rouen, 1979, p. 71.

12 Sur le syndicat des charbonniers du Havre, voir les Archives de Roger LE MAREC, ancien dirigeant syndical et conseiller municipal communiste, déposées aux Archives municipales du Havre.

13 M. PIGENET, « Le miel et le fiel, ou le difficile cheminement des dockers vers l'unité », *Actes du colloque « 1936. La CGT : Le Front populaire »*, ICGTHS, 1998, p. 77-109.

14 Les critiques d'inspiration communiste sont particulièrement acerbes entre 1928 et 1931. Voir *L'Unitaire, organe de l'Union locale unitaire du Havre*, feuille dactylographiée puis imprimé de quatre pages grand format. Elles sont partiellement reprises dans Patrick PASQUIER, « Les dockers du Havre, 1928-1947 », *mémoire de maîtrise*, Rouen (sans date : années 1970 ?).

15 *Vérités*, n° 7, août-septembre 1939, « Souvenons-nous ».

16 Voir « Deux mois d'action ouvrière » signé L., Union des syndicats du Havre (probablement Le Gall), *Vérités*, 32e année, n° 5, juillet 1936.

17 A.N. F 22 135. Syndicats de Seine-Inférieure.

18 Le secrétariat-adjoint revient à Poupion (ex-confédéré), la trésorerie à Carrier (exconfédéré) qu'assiste Perrehin (ex-unitaire) tandis que Têtu (ex-confédéré) a la charge des archives. P. VEYRON, *op. cit.*, p. 59-60.

19 P. VEYRON, *op. cit.*, p. 79-80.

20 A.N. F7 13701 Police générale. Rapport du commissaire central, Le Havre, le 28 août 1918. Cette démarche internationaliste fait suite à une première « émeute des Marocains » en juin 1917, incident au cours duquel des habitués du quartier Saint-François s'en prennent à des coloniaux (deux tués, trois blessés). Voir à ce sujet, J. BARZMAN, *Dockers, métallos, ménagères : mouvement sociaux et cultures militantes au Havre 1912-1923*, Rouen, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1997, p. 126-127.

21 *Petit Havre*, 24 janvier 1920.

22 Au début des années 1930, ce droit atteint 250 F chez les dockers havrais, contre 100 F, puis 40 F chez leurs homologues rouennais.

23 Un long article intitulé « Le conflit des ouvriers du port, ses origines - la sentence arbitrale » défend le point de vue de Le Gall et permet de saisir la complexité des négociations (*Vérités-Organes de l'Union des syndicats du Havre et de la région*, 27e année, n° 2, mars-avril 1931).

24 P. VEYRON, *op. cit.*, p. 66-67 et 78-79.

25 Cf. J. BARZMAN, « Port Labour Relations in Le Havre, 1928-1947 », *International Journal of Maritime History*, IX, n° 2, décembre 1997, p. 83 à 106.

26 Le compte-rendu paru localement, « Après la fusion », signale que « des trois Unions de syndicats, seule la question des incompatibilités syndicales et politiques a fait l'objet d'une discussion large et passionnée, à l'issue de laquelle la thèse de l'indépendance absolue du syndicalisme a triomphé par 62 mandats contre 29 » (*Vérités*, 32e année, n° 1, février 1936).

27 La direction fédérale ne comporte en revanche aucun Rouennais. Jeanne devra attendre 1938 pour entrer à la commission exécutive.

[28](#) Peu sensible, il est vrai, parmi les dockers havrais qui maintiennent leur confiance à l'équipe dirigeante en place.

[29](#) Cf. S. HILL, *The Dockers. Class and tradition in London*, Heineman, London, 1976; J. LOVELL, *Stevedores and dockers. A study of trade unionism in the port of London 1870-1914*, Mac Millan and Co Lt, 1969, London; G. BÉRARD, *Les entreprises de manutention dans les ports maritimes*, S.I., 1951, p. 88.

[30](#) *Congrès international corporatif*, Paris 17-18 septembre 1900, Imp. économique, 1901.

[31](#) A.N. F7 13708 Rapport du commissaire central, Dunkerque, le 21 janvier 1931.