



HAL
open science

Normes juridiques, impératifs industriels et compromis social : les dockers français et la “ privatisation des quais ”. Les cas de Dunkerque et de Fos au début des années 1970

Michel Pigenet

► **To cite this version:**

Michel Pigenet. Normes juridiques, impératifs industriels et compromis social : les dockers français et la “ privatisation des quais ”. Les cas de Dunkerque et de Fos au début des années 1970. Anne-Lise Piétri-Lévy; John Barzman; Eric Barré; Eric Saunier. Environnements portuaires. Port environments, Presses universitaires de Rouen et du Havre, pp.439-454, 2004, 9782877753593. hal-03750165

HAL Id: hal-03750165

<https://hal.science/hal-03750165>

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.

Normes juridiques, impératifs industriels et compromis social : les dockers français et la « privatisation des quais ». Les cas de Dunkerque et de Fos au début des années 1970

Michel Pigenet
p. 439-454

Dans le monde entier, les dernières décennies du XX^{ème} siècle ont vu se multiplier les programmes de privatisation d'équipements dont la conception, le financement et la définition des modalités d'utilisation dépendaient jusque-là des pouvoirs publics. Le mouvement semble à ce point inéluctable que la section des dockers de la puissante *International Transport Workers' Federation* - ITF - finira par recommander à ses affiliés de ne plus chercher à s'y opposer systématiquement, mais de veiller à en négocier les conditions en termes d'emplois, de refus du travail occasionnel et de reconnaissance de la présence syndicale¹. Diversement appréciée au sein de l'organisation, la position tranche sur celle que continue de défendre la Fédération CGT des Ports et Docks. Confirmation de désaccords régulièrement réactivés tout au long de la guerre froide², l'orientation cégétiste renvoie aussi, voire surtout après la réforme de 1992, à l'ultime point toujours d'actualité des conventions conclues une trentaine d'années plus tôt.

Au début des années 1970, en effet, de rudes conflits perturbent sérieusement les ports français. Sans s'y résumer, la question de la « privatisation des quais » posée par l'usage, à Dunkerque, puis à Fos, des installations nécessaires aux nouveaux complexes sidérurgiques, contribue à la mobilisation ouvrière. Pour les dockers professionnels, il y va de la défense de la priorité d'emploi que leur reconnaît l'article 2 de la loi du 6 septembre 1947 « à l'intérieur des limites du domaine public maritime ou fluvial »³. D'importance, l'affaire n'est pas moins complexe pour les autres acteurs. Ainsi les puissantes entreprises privées du secteur manifestent-elles plus que de l'inquiétude devant le risque d'« intrusion » en leur cœur d'une main-d'œuvre réputée indocile. Parties prenantes du redéploiement industriel en cours, les autorités éprouvent quelque embarras à redéfinir le rôle de chacun dans ce haut lieu de la tutelle publique que sont les ports. Sur place, les impératifs de la production usinière à feux continus, aux antipodes des traditionnels aléas de la mer et des spéculations commerciales, appellent en tout état de cause un changement de « paradigme technico-organisationnel »⁴ propre à bouleverser nombre de pratiques.

Nous nous proposons de revenir sur le processus d'élaboration, dans l'urgence et à travers l'écheveau des normes, principes et systèmes de représentations en vigueur, d'un compromis structurant pour « l'environnement » réglementaire et social portuaire français.

1. Retour sur le contexte économique général

Si le choix du Havre comme second grand site de « sidérurgie sur l'eau » fut, un temps, envisagé⁵, la préférence donnée à Fos en 1969 découle d'une volonté politique. L'idée de constituer autour de Marseille un pôle de développement industriel rayonnant sur l'ensemble du bassin méditerranéen prévaut sur le handicap que constituent la médiocrité des liaisons avec le reste du pays et l'éloignement des grands flux commerciaux maritimes.

Le triomphe du conteneur et de la manutention horizontale ouvre la voie, au même moment, à la standardisation et à la mécanisation accélérée des opérations, sources de gains spectaculaires de productivité. Sur les quais, beaucoup en perçoivent déjà les effets, mais en

redoutent plus encore les conséquences ultérieures sur les effectifs de dockers, leurs conditions de travail et leur capacité à préserver le rapport des forces établi depuis une décennie. Ancienne, la préoccupation de l'emploi amène les syndicalistes à dénoncer la situation, jugée absurde au regard des dimensions de la façade maritime nationale, que crée le transit par des ports étrangers d'une partie non négligeable des échanges hexagonaux avec l'extérieur. Ces « détournements » dont Anvers et Rotterdam tirent le meilleur parti, alimentent bien des controverses. Le patronat français de la manutention ne demeure pas en reste qui se félicite, en 1970, de l'implantation d'usines « au bord de l'eau » susceptibles, espère-t-il, de « fixer » de nouveaux trafics sur les sites retenus⁶.

En l'occurrence, il s'agit moins d'innover que de rattraper le retard pris, en ce domaine également, par rapport aux dynamiques rivaux de la mer du Nord engagés plus précocement dans la voie de l'industrialisation⁷. Perceptible dès l'entre-deux-guerres à travers le développement des raffineries de pétrole, des usines de construction d'automobile, d'avions, etc., le phénomène s'amplifie dans les années 1960 sous l'effet des investissements américains et de la délocalisation de l'industrie lourde du vieux continent vers les points de débarquement de matières premières importées en quantités croissantes. Les résultats sont éloquentes à Anvers où l'on estime à près de 25000, en 1970, le total des emplois industriels⁸. Pour en arriver là, la municipalité, responsable des aménagements portuaires, s'associe à l'Etat, lequel convaincu de l'intérêt national de tels travaux, les inscrit dans un plan décennal voté en 1956.

Techniquement, les établissements industriels sont attentifs à l'existence de bassins et de terre-pleins ainsi que de moyens de dessertes adaptés aux contraintes de la production continue. Dans le cas français, leur construction et leur usage soulèvent un triple problème juridique, financier et social. Si les pouvoirs publics admettent volontiers que les entreprises participent d'une manière ou d'une autre aux lourds investissements nécessaires en échange d'une promesse d'usage prioritaire, voire exclusif, des futurs quais, ils réaffirment leur attachement au principe fondamental de la domanialité du littoral⁹. Du strict point de vue social, les documents internes du ministère des Transports témoignent des hésitations de l'administration devant la question du statut exact des travailleurs préposés aux manutentions vis-à-vis de la loi de 1947¹⁰. Les hauts fonctionnaires se savent en terrain miné. Favorables à la refonte du texte dans le sens d'un renforcement de la subordination salariale de dockers qui, intermittents embauchés à la demi-journée ou à la journée, tiennent le BCMO¹¹ paritaire pour leur seul patron, ils n'ignorent pas l'hostilité de la majorité des ouvriers à tout projet de « permanentisation ».

En quête de critères, l'administration récuse celui de la propriété, publique par principe, ou du mode de financement, pour privilégier la nature des « postes » considérés. Les équipements sidérurgiques relèvent, il est vrai, d'un type d'occupation assez rare : la location pour une longue durée d'installations portuaires à une entreprise privée. A l'issue de consultations informelles, les cadres du ministère suggèrent de réserver le qualificatif de « poste public », avec priorité d'embauche aux dockers professionnels, aux équipements qui, indépendamment de leur mode de financement, demeurent à la disposition de n'importe quel usager portuaire. Le droit d'utilisation exclusive concédé aux « postes privés » leur conférerait, au contraire, le caractère de « prolongement » de l'usine. Par suite, il permettrait le recours à une main-d'œuvre « intégrée » à l'entreprise, en clair, placée sous l'autorité « unique et entière » de son chef.

Intéressés au premier chef, les maîtres de forges, informés du coût de l'emploi de dockers professionnels à une époque où nombre de « pratiques restrictives » alourdissent la facture des manutentions, ne conçoivent pas les choses autrement. Aucun ne se sent lié, en tout état de cause, par les conventions qui, localement, commandent la composition d'équipes dont certains syndicalistes revendiquent haut et fort le caractère « pléthorique ». En 1969, à la veille d'agrandir l'établissement de Dunkerque, le directeur général d'Usinor attend de l'administration l'assurance de pouvoir « continuer à exploiter nous-mêmes (...) les appareils de déchargement et de manutention installés sur les quais spécialisés »¹². « Partie intégrante de nos ateliers de production », ceux-ci ne sauraient fonctionner, poursuit-il, à des rythmes et selon des horaires distincts. En foi de quoi, le dirigeant du principal groupe sidérurgique réclame « avec la plus grande insistance » que, par dérogation explicite à la loi de 1947, le personnel de manutention à bord des navires « appartienne » à l'entreprise.

2. Antécédents, coutumes et compromis

En droit comme en fait, les problèmes soulevés par l'usage privatif du domaine public portuaire ne sont pas absolument inédits. On les retrouve au centre des débats qui accompagnent, dans les années 1840-1850, l'octroi aux compagnies des docks de « l'entrepôt réel » et du monopole des manutentions sur les quais et sous les hangars construits à leurs frais dans le périmètre concédé par les autorités. Soutenus par une partie du négoce local, les portefaix marseillais, jusque-là opérateurs attitrés uniques, contestent un système qui les évince du domaine public au profit d'une société représentative du grand capitalisme¹³.

A Dieppe où la SNCF, héritière d'une autorisation datant de 1902, gère par ses propres moyens le trafic de la gare maritime, les travaux de manutention sont effectués par des cheminots. En butte aux critiques, l'entreprise nationalisée argue de la flexibilité de son personnel et d'un coût¹⁴ unitaire à la tonne plus de deux fois inférieur à celui des dockers pour justifier son opposition à leur retour après l'expérience malheureuse menée de 1945 à 1947. Au Havre, encore, les premières grandes concessions industrielles remontent aux années 1920 et intéressent les compagnies pétrolières dont les techniques de pompage, exclusives de toute intervention manuelle, justifient l'absence de dockers. Il n'en va pas de même à Rouen où malgré l'ancienneté de leur installation dans la zone portuaire, les industriels se plient aux « us et coutumes » locaux. Depuis 1947, ceux-ci prévoient l'embauche de « professionnels » fournis par le BCMO¹⁵. Le patronat de la manutention y trouve son compte. En 1954, il proteste de conserve avec le syndicat CGT contre le « privilège » des postes privés de sociétés dispensées d'employer des dockers pour le chargement ou le déchargement de marchandises leur appartenant¹⁶. L'affaire rebondit quelques années plus tard. Afin de contrer les « assauts » des « concessions privées »¹⁷, les syndicalistes rouennais prennent pour cible une papeterie. Menacées du boycott de leurs navires, les compagnies de navigation qui traitent avec l'entreprise l'amènent à reconsidérer son attitude. Sur la lancée, les militants viennent à bout de la résistance du directeur d'une semoulerie récemment installée sur le port¹⁸. Résolus, les responsables ouvriers ne relâchent pas leur vigilance. Par-delà le recrutement immédiat de leurs camarades, il importe d'assurer l'avenir et d'ériger en tradition légitime l'interprétation la plus favorable de la loi de 1947. Tous les sites ne montrent pas, cependant, une égale détermination. Exclue des quais des forges du Boucau, les dockers de Bayonne laissent passer l'occasion de prendre pied sur le site libéré par la fermeture de l'établissement et bientôt réoccupé, sans eux, par une nouvelle usine¹⁹. La réouverture du dossier des « postes privés » dans le sillage des conflits de Dunkerque et de Fos met à jour d'autres « négligences » ou « accommodements » locaux²⁰.

Conscients des évolutions en cours et des substitutions d'emplois qu'elles annoncent, les syndicats ne rejettent pas, au contraire, une industrialisation respectueuse des prérogatives que le statut, disent-ils, reconnaît aux dockers²¹. En gage de bonne volonté, quelques-uns acceptent de limiter leur aire d'intervention aux travaux exécutés à bord des navires et abandonnent aux salariés permanents des usines les reprises à terre et sous les hangars²². L'accord qui, sur ces bases, règle à Fos la manutention de la bauxite destinée à l'établissement de la société Péchiney est toutefois remis en cause. En 1969, le syndicat de Port-de-Bouc exige, conjointement avec ses homologues de Marseille et de Port-Saint-Louis-du-Rhône, que l'ensemble des tâches revienne désormais à des dockers professionnels²³.

3. Principes généraux et évolution des politiques publiques

Conforté par la Révolution, puis l'Empire, le caractère public et inaliénable du domaine maritime constitue le socle de la législation et de la réglementation portuaire française. Les différences avec ce que l'on observe dans les pays anglo-saxons ou du nord de l'Europe résident moins dans l'affirmation de ce principe que dans le rôle reconnu à l'Etat, les modalités dérogatoires ou concessionnaires par lesquelles les « autorités » veillent à son respect.

En France, l'importance stratégique de ces instruments du rapport au monde, gage de puissance et de prestige, que sont les voies maritimes, la flotte et les ports, s'est traduite, à partir du XVII^{ème} siècle, par un renforcement de l'intervention du pouvoir central. « Bien rare », rappelle une circulaire ministérielle de 1970, la façade maritime justifie que l'on ne perde pas le contrôle de son utilisation²⁴. Au reste, seul l'Etat paraît en mesure de coordonner et de financer les dispendieux travaux d'aménagement. A l'usage, la tentation d'affecter à d'autres utilisations les recettes prévues pour les ports, la lenteur des procédures parlementaires et l'inévitable dilution consécutive à la répartition des crédits entre les dizaines de sites recensés révèlent les faiblesses du système²⁵. Incapable de répondre aux doléances des acteurs locaux, l'Etat leur délègue, via les chambres de commerce et sous conditions dûment consignées dans un cahier des charges type, une partie de ses attributions. Malgré leur montée en puissance, ces organismes, parfois associés aux municipalités pour certains financements, jouissent d'une étroite marge de manœuvre. Sur place, l'Etat, représenté par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, exerce une tutelle sourcilleuse. L'approbation de ces services centraux conditionne toujours, par ailleurs, toute initiative d'envergure ou projet d'ouverture du domaine public aux investisseurs privés. A l'exception notable des docks-entrepôts, l'intervention des entreprises, contenue par les chambres de commerce peu désireuses de se dessaisir de responsabilités difficilement acquises, reste marginale avant la Première Guerre mondiale. Le 30 janvier 1915, une circulaire ministérielle signe la rupture avec le passé. Le texte étend aux entreprises le régime de la concession d'outillage public et autorise les sociétés industrielles qui souhaitent s'implanter au bord de l'eau à contribuer, sous forme d'avances récupérables, au financement des travaux publics préalables.

L'essentiel du cadre réglementaire et législatif est désormais en place pour longtemps. Sous le régime intangible de la domanialité des plans d'eau et des terrains attenants, il distingue trois types de régimes. Le premier, d'ordinaire consenti aux chambres de commerce ou aux ports autonomes, régit les concessions d'outillage public. Le second, appliqué aux concessions dites d'outillage privé avec obligation de service public, impose à l'entreprise bénéficiaire de garantir aux usagers du port des conditions d'égal accès aux installations qui lui appartiennent. Le troisième, enfin, concerne plus particulièrement les établissements

industriels. Elle prévoit l'occupation exclusive à titre temporaire du domaine public par les équipements d'entreprises privées dont l'activité nécessite la proximité d'une voie d'eau.

Les questions récurrentes liées au nombre excessif de sites et au niveau des investissements exigés pour garantir la compétitivité des ports français reviennent toutefois en force pendant les Trente Glorieuses. La révolution des transports maritimes et le dynamisme agressif de leurs rivaux étrangers invitent à une révision des options et des règles officielles. Depuis des années, les représentants des grands ports, relayés par l'influent corps des Ponts et Chaussées, militent en faveur de la concentration des équipements sur les ports les plus performants. Tel est bien l'un des effets attendus de la loi d'autonomie portuaire du 29 juin 1965²⁶ qui, appliquée aux six premiers sites hexagonaux, leur réserve l'assurance du soutien financier de l'Etat. Sur fond de libération des échanges et d'intégration dans le Marché Commun, les structures politiques et les procédures de prise de décision instituées par la V^e République facilitent l'adoption de mesures difficiles que précipite le mouvement international d'industrialisation portuaire. L'effort d'équipement retenu par les 5^{ème} (1966-70) et 6^{ème} (1971-1975) plans français s'inscrit explicitement dans une perspective à long terme de modernisation, de restructuration et de mondialisation industrielles. Outre la Basse-Seine, Dunkerque et Fos-Marseille figurent parmi les pôles prioritaires d'investissement. D'un plan à l'autre, les orientations se précisent ou s'infléchissent. Plusieurs ont à voir avec la question qui nous occupe. En ce sens, les conflits portuaires des années 1970 concourent à la clarification des positions de l'administration.

Mais les chocs pétroliers changent la donne. Si l'activité portuaire demeure « au service de l'économie nationale », la liste des sites à « privilégier » établie en 1975 n'en retient plus que trois : Le Havre, Dunkerque et Marseille-Fos²⁷. Confirmé, le recours aux financements privés procède, explique-t-on, de la volonté de créer « des liens économiques plus étroits entre les ports et leurs utilisateurs », gage de leur insertion réussie « dans l'économie de marché ». Mais la crise pèse sur les recettes de l'Etat et réduit ses capacités d'investissement dont la dégradation avouée prépare le mouvement de substitution réfuté quelques années plus tôt. En contrepartie de l'implication croissante du secteur privé dans l'aménagement des ports, l'administration envisage de se défaire progressivement de sa fonction d'acteur social direct et de faciliter la transition d'un régime statutaire de type réglementaire vers des relations contractuelles susceptibles, convient-on, de « renforcer l'autorité patronale »²⁸.

4. Les enjeux nationaux d'un différend local ou la jurisprudence dunkerquoise (1970-1971)

Tout commence à Dunkerque. Longtemps « type achevé (...) de port régional »²⁹, le site retient l'attention d'Usinor au milieu des années 1950, lorsque l'entreprise fait le choix stratégique d'une sidérurgie « au bord de l'eau »³⁰. D'importants aménagements complètent, sur le port agrandi, la construction de l'usine. En 1962, soit un an avant la mise à feu du premier haut-fourneau, le groupe industriel prend sa part dans la réalisation du bassin minéralier et de sa digue de protection. L'accord passé avec la chambre de commerce locale prévoit la création d'une association en participation pour l'exploitation - Aspedo-. Un seul des deux portiques affectés aux nouveaux quais appartient à Usinor qui en jouit au titre du régime de concession d'outillage privé avec obligation de service public³¹. Prudente, la puissante société s'allie par ailleurs, en juillet 1962, avec les principaux stevedores de la place en vue de former la Société de manutention du bassin minéralier - Somabami -³². Le 13 septembre enfin, elle conclut avec le syndicat CGT des dockers une convention spécifique au nouveau bassin. L'accord, inspiré de celui signé peu auparavant à Boulogne-sur-Mer³³,

intègre les exigences de la production à feu continu - 3x8 h - et le souci de l'entreprise de pouvoir compter sur une main-d'œuvre stabilisée d'ouvriers semi-permanents recrutés pour des périodes de 16 semaines. En échange, il est convenu que la quinzaine de dockers ainsi embauchés continuera de relever du BCMO et que la Somabami cotisera en conséquence à la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers - Cainagod-, chargée de l'indemnisation des vacances chômées.

A cette date, le compromis dunkerquois passe pratiquement inaperçu et n'alarme pas la Fédération des Ports et Docks pourtant sur le qui-vive. Sur place, les syndicalistes, satisfaits sans l'être vraiment, se « battent comme des chiffonniers », selon leurs propres dires, pour rendre effective la présence de dockers. Les militants pensent à l'avenir, convaincus de ce que les tolérances du moment nourriront les coutumes de demain. A force de pressions, ils arrachent 9, voire 13 hommes là où, confient-ils, 3 suffiraient³⁴. La tension monte à propos des portiques. Les agents de la chambre de commerce se plaignent de ce que leur employeur s'en remette à des salariés d'Usinor pour la conduite et l'entretien de l'engin dont il est propriétaire³⁵. Le différend en esquisse un autre, interne cette fois, aux structures cégétistes. Venus du bassin houiller, les portiqueurs de la société, d'abord membres de la CFDT, se rapprochent du syndicat CGT des dockers et finiront par le rallier en bloc. Plus que les quelques cartes gagnées, les syndicalistes des quais apprécient surtout la position clé qu'occupent leurs nouveaux camarades. Ces derniers espèrent bien « rentabiliser » une affiliation qui les autorise, pensent-ils, à réclamer leur passage sous le régime de la convention locale portuaire, nettement plus avantageux que celui de la sidérurgie³⁶. La situation ainsi créée irrite l'organisation CGT du port autonome³⁷ dont les adhérents, exclus de la conduite des portiques du bassin minéralier, sont tentés de se tourner vers un syndicat des dockers qui ne cache plus ses prétentions hégémoniques³⁸.

A la veille de doubler ses capacités de production, l'usine exprime le souhait, en 1969, d'avoir la maîtrise pleine et entière des équipements affectés à la réception des minerais. A cette fin, elle rachète le portique que détenait le port autonome, en installe un troisième à ses frais et finance, seule, la construction des nouveaux quais concédés par les autorités au titre de l'occupation temporaire à usage privatif du domaine public. Du strict point de vue de la loi de 1947, l'entreprise n'est plus tenue dans ces conditions d'embaucher des dockers professionnels. Il semble inopportun toutefois de revenir sur les précédents institués par l'accord de 1962 et ses avenants de 1965 et 1968. Défier le syndicat paraît d'autant moins recommandable que ses militants témoignent, de leurs propres aveux, d'une « très grande souplesse »³⁹ dans l'examen des impératifs techniques - travail de nuit et dominical, flexibilité... - avancés par l'entreprise. Le 15 janvier 1969, un nouvel accord global officialise l'emploi des dockers sur tous les postes portuaires, privés et publics, de l'usine. Embauchés désormais pour des périodes de 18 semaines, les effectifs s'élèvent maintenant à 27 hommes⁴⁰. Usinor convient qu'il s'agit là du prix à payer « pour s'insérer dans l'environnement local »⁴¹. Ravi d'avoir ainsi élargi l'aire d'application du statut de 1947, le syndicat doit répondre aux questions que soulève, à Dunkerque et ailleurs, le consentement renouvelé à la semi-permanentisation. « L'industrialisation exige une forme de permanence », plaide son secrétaire devant ses camarades de la Fédération des Ports et Docks auxquels il fait valoir la préservation de l'essentiel : le rattachement des ouvriers au BCMO et leur sélection par tirage au sort⁴². A partir de là, assure le militant, « on leur conserve l'esprit docker ». Au demeurant, ajoute-t-il, usine ou pas, la mécanisation et la rationalisation du travail entraînent partout une augmentation du nombre des ouvriers permanents, problème stratégique que son syndicat a dû affronter seul... et que la Fédération aurait grand intérêt à prendre à bras le corps.

A Dunkerque même, toutefois, le climat social se dégrade à nouveau. Mal préparé au type de syndicalisme à l'honneur sur les quais, le groupe sidérurgique se raidit. Engagé dans un vaste programme d'extension, Usinor ne supporte pas d'autre autorité que la sienne à l'intérieur de ce qu'il tient pour des « annexes » portuaires de l'usine. Devant la multiplication des actions revendicatives, il envisage de se passer des dockers et de les remplacer par des manutentionnaires de l'entreprise⁴³. Reçue comme une déclaration de guerre, la menace déclenche les hostilités à un moment où la Fédération CGT, avertie de projets similaires dans le nouveau site de Fos, souhaite donner un coup d'arrêt à ce qu'elle tient pour un processus rampant de « privatisation ». Emblématique, le différend dunkerquois devient l'affaire de toute la profession mobilisée derrière le slogan « les ports, patrimoine national ».

Sur fond de comptes non apurés depuis 1968 et de nouvelles prétentions « révisionnistes » de son vis-à-vis patronal, l'UNIM, à l'endroit de la loi de 1947, la Fédération semble décidée, par ailleurs, à croiser le fer en vue de lever le veto opposé à ses revendications phares : retraite à 60 ans, doublement de l'indemnité de garantie, relèvement du salaire de base et amélioration de la couverture sociale. Des mois durant, la lutte s'engage à l'échelon national sur le mode du harcèlement. Les dockers refusent ainsi d'effectuer des heures supplémentaires, de travailler la nuit et le dimanche. Des grèves générales de 24 heures ajoutent à la désorganisation portuaire⁴⁴. Après maintes péripéties qui n'entrent pas dans notre propos, un compromis est finalement trouvé que sanctionnent l'accord paritaire national du 4 juin et la circulaire ministérielle du 14 juin 1971. Pour aller vite, disons que les syndicalistes obtiennent satisfaction pour la majeure partie de leurs demandes, mais promettent de ne pas faire obstacle, en échange, à la conclusion de conventions locales mettant fin aux « pratiques restrictives » qui, jusque-là, contenaient les gains de productivité.

S'agissant plus particulièrement des postes privés, Albin Chalandon demande à ses services de prendre en considération les répercussions sur l'emploi, tant des dockers que des agents des chambres de commerce et des ports autonomes, lorsqu'ils auront à examiner les dossiers de concession à usage privatif⁴⁵. Il recommande d'inviter les éventuels bénéficiaires à recourir aux dockers, avec mise en réserve des cartes professionnelles dans le cas d'embauche sous régime de semi-permanence. Texte de référence, la circulaire actualise l'ensemble des règles et critères applicables dans les relations entre l'administration et les investisseurs ou entreprises privés associés aux travaux d'aménagements portuaires. Opérateur principal, sinon exclusif, pour tout ce qui touche aux équipements de base - digues, bassins, quais, chenaux, écluses... -, l'Etat affirme sa volonté d'associer les acteurs concernés « à l'essor du système portuaire »⁴⁶. A l'adresse de ses détracteurs, le ministre certifie que le concours des capitaux privés ne saurait être compris comme l'indice d'un retrait de l'Etat ou d'une privatisation. En aucun cas, insiste-t-il, l'occupation temporaire à usage privatif de parcelles du domaine public ne deviendra le mode d'« exploitation banale » des ports. Subordonnés aux objectifs économiques nationaux de croissance des trafics et de création d'emplois, les investissements privés ne doivent pas compromettre l'amortissement et la « bonne utilisation » des installations publiques existantes. Au reste, l'Etat se réserve le droit, si ces conditions n'étaient pas remplies, de requalifier les concessions accordées pour leur imposer des obligations de service public, voire de les remettre sous le statut ordinaire.

Dans le grand port du Nord, le conflit s'achève par un accord appelé, lui aussi, à faire jurisprudence. Signé le 30 août 1971, il concrétise la circulaire du ministre⁴⁷. Fondé sur la reconnaissance du « caractère particulier » et des « impératifs absolus » des manutentions intéressant les usines à feux continus, il garantit l'embauche prioritaire, mais sous conditions spécifiques, des dockers professionnels par la Somabami. A l'intérieur d'un périmètre

clairement délimité, le document porte à 60 le total des dockers sélectionnés par l'entreprise à partir du prérecrutement en surnombre réalisé par des contremaîtres portuaires. Au terme d'un engagement étendu à 48 semaines, les dockers réintègrent le BCMO et récupèrent leur carte professionnelle. La convention écarte explicitement toute référence à la composition minimum des équipes, mais indique néanmoins le nombre de débordeurs préposés au bon déroulement des opérations et à la prévention des accidents. Outre la fixation des postes étalés, par roulement, sur 24 heures, 365 jours par an, il dresse la liste des jours fériés et rattache l'évolution des rémunérations à celle arrêtée par l'UNIM et la Fédération CGT pour l'ensemble de la profession. De part et d'autre l'essentiel semble préservé, mais chacun reste sur ses gardes et interprète à sa manière les clauses de l'accord. Critiqué à Paris pour avoir accepté d'étirer sur près d'un an la durée d'embauches aux allures de mensualisation⁴⁸, le secrétaire du syndicat de Dunkerque, doté d'une forte personnalité, ne doute pas quant à lui de la qualité du compromis passé que les événements vont bientôt ériger en modèle. Dès 1972, Roger Gouvard est sollicité par ses collègues de Fos où un nouveau conflit s'annonce⁴⁹.

5. Fos : du compromis local aux nouveaux acquis nationaux (1973-1974)

A une décennie de distance, l'aménagement de Fos procède des mêmes évaluations et principes qui avaient présidé au choix de Dunkerque par Usinor. Les ambitions, entre-temps décuplées, des pouvoirs publics et des sidérurgistes incitent toujours plus au gigantisme. Usinor s'appuyait sur un site préexistant, les promoteurs de Fos partent, eux, de zéro ou presque... Car si le port proprement dit sort bien du néant, il n'en va pas de même des dockers concernés qui, originaires de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et, dans une moindre mesure, Marseille, ne manquent certes pas d'expérience syndicale.

Sensibles aux contraintes physiques marseillaises qui entravent l'extension en profondeur des vastes terre-pleins nécessaires au dépôt des conteneurs, les ingénieurs retiennent, en octobre 1961, le principe de la construction dans le golfe de Fos d'un nouveau port couplé à une aire de développement industriel⁵⁰. Une décision ministérielle entérine, au printemps suivant, un plan dont les grandes lignes sont présentées en décembre 1963. Les travaux débutent en 1965. Un premier tanker inaugure le site, en présence du Premier ministre à la fin de l'année 1968. Ouvert aux plus gros gabarits, le port industriel créé de toute pièce s'adosse à une zone industrielle prévue, dit-on, pour accueillir 400 000 emplois...⁵¹. Avec la chimie, la sidérurgie en constitue le cœur. En décembre 1969, les pouvoirs publics et les sidérurgistes conviennent, en effet, d'édifier là l'usine capable de produire les 7 millions de tonnes d'acier que les experts estiment indispensables⁵². Formée pour l'occasion, la Solmer finance par ses propres moyens les quais, les surfaces de réception, les portiques et les engins. Instruite par le précédent nordiste, l'entreprise négocie avec l'administration les conditions d'occupation temporaire et privative du domaine public en voie d'aménagement.

Non moins vigilants, les syndicats des trois bassins du port autonome de Marseille s'efforcent de peser sur une initiative à l'élaboration de laquelle ils n'ont pas été conviés. Actifs tout au long de la bataille nationale de 1970-1971, ils ont suivi de près l'évolution de la situation à Dunkerque. Il leur faut cependant accorder leurs positions. Malgré l'unité proclamée, chaque organisation est tentée, dans un premier temps, de privilégier l'embauche de ses adhérents. La priorité finalement reconnue aux dockers de Port-Saint-Louis, les plus proches et les plus menacés par l'essor de Fos, ne va pas sans discussions et tiraillements⁵³.

La tension monte durant l'été 1973, lorsque le directeur du port aborde la question de l'emploi des dockers avec la Solmer et ses mandataires, désignés parmi les acconiers locaux. Au risque

d'ajouter à la méfiance des ouvriers, qui craignent que les pourparlers engagés à propos de la Solmer, mais avec leurs interlocuteurs habituels, n'ouvrent la voie à la formulation ultérieure de demandes patronales tendant à généraliser les dérogations en débat. Au cours des négociations débutées en septembre, les hésitations de la délégation ouvrière trahissent des différences d'appréciation plus significatives des logiques de sites que des divergences politiques. Grosso modo, les Marseillais, moins immédiatement intéressés à une conclusion rapide, apparaissent plus souvent portés à la « surenchère »⁵⁴ et à la fermeté que leurs camarades de Port-Saint-Louis, « ennuyés » de voir s'éterniser le blocage⁵⁵. Les rencontres se succèdent sans aboutir. Malgré les avancées réalisées sur des points cruciaux tels que l'acceptation, par l'entreprise, de l'embauche de dockers et la reconnaissance, du côté syndical, des exigences spécifiques d'une activité à feux continus, la discussion piétine, quand elle ne dérape pas, autour d'aspects moins décisifs. Du moins au premier abord, car dans ce genre d'affaire c'est souvent dans ses « détails » que gît la valeur d'un compromis. Concrètement, on s'accroche sur la présence de dockers pour les travaux réalisés à terre, la clause de non-extension de grèves étrangères à l'entreprise, la conduite des portiques par le personnel de la Solmer, la répartition égalitaire du travail, etc. A Paris, la direction des ports maritimes s'angoisse à l'idée que la crispation méridionale puisse entraîner une dénonciation de l'accord conclu à Dunkerque deux ans plus tôt⁵⁶. Son responsable, irrité des présupposés idéologiques qu'il décèle dans l'attitude syndicale n'est pas moins agacé par le comportement d'une Solmer figée dans son obsession de la « contamination » portuaire⁵⁷. A Paris encore, la Fédération CGT hausse le ton, relance sa campagne contre la « privatisation des ports » et la mensualisation.

L'arrivée d'un premier chargement de manganèse débarqué sans dockers suscite, début octobre, une réaction instantanée. Lancé dans les bassins marseillais, le mot d'ordre de grève de 24 heures est bientôt relayé par la totalité des ports. Le 22, l'occupation des cales d'un second navire interrompt pendant trois jours l'enlèvement du minerai de fer par le personnel de la Solmer⁵⁸. Constats d'huissier et bousculades avec les forces de l'ordre ne favorisent guère la reprise, ni la progression du dialogue. Par crainte de nouveaux incidents, l'usine renonce pour plusieurs mois à faire accoster des navires à Fos. De son côté, la CGT donne de la voix à... Dunkerque où le secrétaire général de la Confédération assure le soutien de son organisation aux dockers et interpelle le gouvernement sommé d'intervenir⁵⁹.

A la direction du port de Marseille comme au ministère des Travaux Publics, les hauts fonctionnaires avouent leur « exaspération » devant la tactique de la Solmer qui défait le lendemain les progrès enregistrés la veille et programme le retour de navires, oscillant entre la tactique du pourrissement et celle de la provocation⁶⁰. « Complètement découragé », le directeur des ports maritimes confie son amertume au ministre⁶¹. « Je vois bien, poursuit-il, qu'un fonctionnaire - même un directeur - ne pèse rien devant la Solmer ». Le patronat portuaire, mécontent de grèves à répétition qui épargnent la société sidérurgique à l'origine du conflit, s'impatiente. Si les armateurs s'emportent contre « l'intransigeance » des dockers⁶², l'UNIM équilibre davantage ses récriminations et s'indigne que l'on puisse condamner à mort les ports français pour une question de principe. « Que pèsent un ou deux hommes supplémentaires dans le coût d'une tonne d'acier ? », s'interroge-t-elle dans une déclaration sans complaisance envers la Solmer⁶³. Pour sa part, la Solmer relève le défi de la bataille des communiqués. Dans un Livre blanc, elle divulgue ses propositions salariales aux dockers de Fos. Perfide, la flèche fait mouche, y compris au sein de la Fédération des Ports et Docks où nombre de syndiqués ne comprennent pas toujours la poursuite des grèves de solidarité avec des camarades mieux payés qu'eux⁶⁴.

Après d'ultimes marchandages, un accord est enfin signé le 27 juillet. Calqué, dans ses grandes lignes, sur le modèle initié à Dunkerque, il définit les conditions de recrutement par une entreprise spécialisée, la Somarsid, par périodes de 39 semaines, de dockers professionnels inscrits au BCMO, affectés aux seuls travaux de bord et encadrés par des contremaîtres issus eux-mêmes de la corporation. Le syndicat admet les « impératifs » de l'usine, ne revendique plus la conduite des engins de « haute technicité » et promet de « faire tout son possible pour éviter l'extension de litiges nés ailleurs pour des motifs étrangers aux activités de la Société ». Au regard de leurs exigences premières, les syndicalistes conviennent qu'ils « ont laissé des plumes »⁶⁵, mais le compromis ne leur semble pas moins honorable vu la puissance de l'adversaire.

La portée de l'événement dépasse de loin, une fois encore, sa localisation première et le contenu du protocole conclu sur les bords de la Méditerranée. Elargie à toute la profession, la mobilisation ouvrière ne tempère pas seulement les velléités réformatrices du patronat et des pouvoirs publics, elle ouvre la voie à de nouveaux acquis syndicaux. Avant la fin de l'année, un accord national « consacre l'intermittence »⁶⁶ que l'UNIM se proposait de résorber. Le texte stipule ainsi que les spécialistes, conducteurs d'engins, pointeurs..., recrutés par les entreprises de manutention le seront dans la proportion des trois-quarts parmi les dockers professionnels intermittents et continueront de dépendre des conventions portuaires. Par là, le syndicalisme docker repousse les frontières d'une profession dont il a contribué à construire l'identité. Pari sur l'avenir, le nouvel acquis prend acte des mutations en cours de la manutention maritime en les inscrivant dans le cadre statutaire qui, depuis 1947, a permis de dissocier l'intermittence, gage d'autonomie ouvrière, de la précarité et de consolider des positions syndicales sans équivalents dans le salariat français.

Déjà, pourtant, la « crise » se profile et, dans son sillage, la remise en cause des compromis sociaux des Trente Glorieuses. Dans les ports français, les premiers signes avant-coureurs se manifestent à Dunkerque où Usinor perd à nouveau, en 1977, l'épreuve de force engagée à propos des conditions d'embauche des dockers sur le futur et coûteux quai aux aciers⁶⁷. Toutefois, alors que l'on attendait de l'accroissement de la production de l'usine un moyen de récupérer une partie des trafics détournés vers Anvers, le groupe sidérurgique, aux limites du surendettement et pris à contre-pied par le retournement de la conjoncture, révisé ses ambitions à la baisse et tente de se dégager des sociétés d'exploitation créées avec les entreprises et les organismes locaux⁶⁸. L'Etat retarde à son tour la réalisation de certains équipements. Le port subit de plein fouet la récession sidérurgique. L'heure n'est certes plus aux grands équipements à usage privatif, mais le chômage accule les dockers à la défensive. Sur ce point, Dunkerque n'est pas une exception. Si le mouvement de privatisation des quais observé aux quatre coins du monde bute toujours, en France, sur des obstacles juridiques, politiques et sociaux, la critique du régime statutaire repart de plus belle avant de triompher en 1992. Opposés à l'abandon de la loi de 1947, les dockers ne manquent pas d'agiter la menace d'un démantèlement du « rempart le plus solide du caractère public des ports »⁶⁹. En vain, mais l'histoire reste ici ouverte.

Notes

¹ Résolution du Comité directeur de la Section des dockers de l'ITF, février 1997, *ITF Informations n°2, 1997*.

2 M. PIGENET, « Dimensions et perspectives internationales du syndicalisme docker en France dans la première moitié du XXe siècle » in *Dockers de la Méditerranée à la mer du Nord. Des quais et des hommes dans l'Histoire*, Aix-en-Provence, Edisud, 1999, pp. 215-223.

3 M. PIGENET, « Le statut des dockers de 1947 : acquis législatif et pratiques sociales » in *Actes du colloque construction d'une histoire du droit du travail, 20-21 septembre 2000*, Cahiers de l'Institut Régional du Travail, n° spécial, 2001, pp. 241-259.

4 A. LE MARCHAND, *La structuration des marchés du travail portuaire*, thèse de Sciences Economiques, Université de Paris X-Nanterre, 1994.

5 *Livre blanc sur les négociations de la Solmer avec le syndicat des ouvriers CGT des Bassins de Marseille-Fos*, Centre des archives contemporaines (CAC), 870150, art. 180.

6 Communication du président de l'Union Nationale des Industries de la Manutention - UNIM - devant l'Association des grands ports français, le 3 novembre 1970. CAC, 870150, art. 161.

7 Note du Service central des ports maritimes et des voies navigables (pmvn), le 29 mai 1970. CAC, 870150, art. 6.

8 P. MINGRET, *La croissance industrielle du port d'Anvers*, Bruxelles, Société Royale Belge de Géographie, 1976.

9 Note du Service central des ports maritimes et des voies navigables (pmvn), le 29 mai 1970. CAC. 870150, art. 6.

10 Note du Service central des pmvn. 29 mai 1970. CAC, 870150, art. 6.

11 Organismes institués par la loi de 1941, puis confirmés par celle de 1947, les Bureaux Centraux de la Main-d'Œuvre gèrent de façon paritaire, sous la présidence d'ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, les effectifs de dockers et veillent au respect des procédures d'embauche.

12 CAC, 870150, art. 170, Lettre au directeur des pmvn, le 15 février 1969.

13 J. DAUJON, *Etude sur les docks de Marseille*, thèse de droit, Sirey, 1913, pp. 73-77. Sur les péripéties de ce conflit on se reportera à R. CORNU, J. DUPLEX, B. PICON, *Analyse contextuelle de la mobilité. Les industries portuaires à Marseille*, LEST, Aix-Marseille, 1973 ; C. GONTIER, *Docks en stock. La manutention portuaire marseillaise : hommes, territoires et techniques, 19^{ème}-20^{ème} siècles*, CERFISE, 1988.

14 CAC, 870150, art. 9, lettre du directeur général adjoint au ministre des Transports, le 16 août 1950.

15 CAC, 870150, art. 180, Note du président de l'UNIM, le 28 mars 1977.

16 CAC, 870150, art. 6, Note de l'ingénieur en chef du port de Rouen, le 20 septembre 1954.

17 Intervention de L. Vaubillon, *Congrès fédéral national, Paris, 18-19 mai 1960*, pp. 24-25.

[18](#) *L'Avenir des Ports* de janvier 1961. En 1962, L. Vaubailon précisera que sans la vigilance du syndicat, « dix industries, au moins, se seraient montées sans dockers ». *Congrès fédéral national, Paris, 13-14 juin 1962*, p. 30.

[19](#) Historique retracé par Larrieu, *21^{ème} Congrès fédéral national, Paris, 13-14 juin 1984*, pp. 29-30.

[20](#) Ainsi les exploitants des docks vinicoles et silos portuaires marseillais emploient-ils leur propre personnel pour les opérations de manutention. Intervention de Messonnier, *Congrès fédéral national. Paris, 13-14 juin 1974*, p. 43.

[21](#) *L'Avenir des Ports* de novembre-décembre 1970.

[22](#) Ainsi en va-t-il au Havre avec la Société Nationale de l'Azote. CAC, 870150, art. 175, Note du directeur du port, le 31 octobre 1973.

[23](#) *L'Avenir des Ports* de juin-juillet 1969.

[24](#) CAC, 870150, art. 19, Circulaire du 14 juin 1971.

[25](#) Pour une approche locale des inconvénients du système et des solutions qui lui furent apportées Cf. M. CROGUENNEC, *L'aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940. Contraintes, techniques et stratégies*, thèse d'Histoire (dir. M. Pigenet), Université de Rouen, 1999.

[26](#) Cf. A. VIGARIE, « Les ports autonomes : vingt ans de maturité », *Marine marchande*, 1986, pp. 9-19.

[27](#) Cf. les travaux du Conseil Central de Planification consacrés, le 23 septembre 1975, à la valorisation des façades maritimes. CAC, 870150, art. 168, Note de la direction des pmvn sur la politique portuaire dans les ports de commerce, le 27 juin 1979.

[28](#) CAC, 870150, art. 168, Note de la direction des ports maritimes et des voies navigables sur la politique portuaire dans les ports de commerce, le 27 juin 1979.

[29](#) M. A. HERUBEL, *La France au travail. En suivant les côtes. De Dunkerque à Saint-Nazaire*, Pierre Roger et Cie, 1912, p. 5.

[30](#) *Livre blanc de la Société Usinor sur le conflit qui paralyse le port de Dunkerque depuis le 10 mars 1977*, le 26 avril 1977. CAC, 870150, art. 180.

[31](#) CAC, 870150, art. 179, Note du directeur du port autonome de Dunkerque, le 8 juillet 1969.

[32](#) Usinor détient 50 % des parts de la Somabami.

[33](#) Appliqué au déchargement des minerais de manganèse destinés à l'usine locale de la société Paris-Outreau. CAC, 870150, art. 192, note du service central des pmvn, le 9 mai 1962.

[34](#) Intervention de Gouvard, *Congrès fédéral national, Paris, 20-21 juin 1968*, p. 51. Tenaces, ils en obtiennent même lorsque l'usage d'un électro-aimant dispense d'une intervention manuelle. Intervention de Duffuler, *Congrès fédéral national, Paris, 22-23 juin 1966*, p. 20.

[35](#) Intervention de Baquet, *Congrès fédéral national, Paris, 17-18 juin 1964* p. 35.

[36](#) Intervention de Béthencourt, *Congrès fédéral national. Paris, 13-14 juin 1974*, pp. 68-69.

[37](#) En 1966, le port autonome a pris la succession de la chambre de commerce.

[38](#) De fait, les dockers vont réunir au sein de leur organisation le gros des effectifs du syndicat du port autonome. Cela n'ira pas, on le devine sans tensions et conflits ouverts.

[39](#) Intervention de Gouvard, *Congrès fédéral national, Paris, 18-19 juin 1970*, pp. 51-52.

[40](#) *Livre blanc de la Société Usinor sur le conflit qui paralyse le port de Dunkerque depuis le 10 mars 1977*, le 26 avril 1977. CAC, 870150, art. 180.

[41](#) *Idem.*

[42](#) Intervention de Gouvard, *Congrès fédéral national, Paris, 18-19 juin 1970*, pp. 53-54.

[43](#) *Livre blanc de la Société Usinor sur le conflit qui paralyse le port de Dunkerque depuis le 10 mars 1977*, le 26 avril 1977. CAC, 870150, art. 180.

[44](#) Le coût du conflit sera évalué à 300 millions de francs pour les seuls armateurs. *Le Monde* du 25 mars 1977.

[45](#) CAC, 870150, art. 19, Circulaire du 14 juin 1971.

[46](#) *Idem.*

[47](#) *Idem.*

[48](#) CAC, 8701150, art. 174, Rapport du sous-préfet de Dunkerque, le 6 novembre 1973.

[49](#) Intervention de Gouvard, *Congrès fédéral national, Paris, 15-16 juin 1972*, p. 65.

[50](#) J.-L. BONILLO (dir.), *Marseille, ville et port*, Parenthèses, 1991 ; B. PAILLARD, *Tendances et contre-tendances en milieu urbain Le cas du complexe industrialo-portuaire de Fos*, Université de Provence, février 1977.

[51](#) A. PACINI, D. PONS, *Docker à Marseille*, Payot, 1996, p. 201

[52](#) *Livre blanc sur les négociations de la Solmer avec le syndicat des ouvriers CGT des Bassins de Marseille-Fos*. CAC, 870150, art. 174.

[53](#) Le congrès fédéral de 1972 s'en fait écho à travers le débat biaisé sur le transfert éventuel à Fos de dockers permanents marseillais à la suite de leur entreprise. *Congrès fédéral national, Paris, 15-16 juin 1972*, pp. 38-40, 102-103.

[54](#) CAC, 870150, art. 174, Rapport du sous-préfet de Dunkerque qui, le 6 novembre 1974, fait état d'une conversation avec Gouvert.

[55](#) CAC, 870150, art. 174, Note de la direction des pmvn, le 11 décembre 1973.

[56](#) CAC, 870150, art. 174, Note de la direction des pmvn, le 26 septembre 1973.

[57](#) CAC, 870150, art. 174, Note de la direction des pmvn, le 11 décembre 1973.

[58](#) H. CHARRIERE, *Histoire d'une vie*, manuscrit autobiographique, pp. 48-53.

[59](#) *L'Humanité* du 11 janvier 1974.

[60](#) CAC, 870150, art. 174, Note du directeur du port autonome de Marseille du 15 mars 1973. Notes du directeur des pmvn, les 3 et 17 avril 1974.

[61](#) CAC, art. 174, Note du directeur des pmvn, le 17 avril 1974.

[62](#) CAC, art. 177, Déclaration du Comité Central des Armateurs, le 20 mars 1974.

[63](#) CAC, 870150, art. 174. Déclaration de l'UNIM, le 17 janvier 1974.

[64](#) Ces conditions sont inférieures, en revanche, à celles appliquées à Marseille. Entretien avec l'un des dirigeants du mouvement à Fos, le 18 mars 1999.

[65](#) Intervention de Bergeneau, *Congrès fédéral national, Paris, 8-9 juin 1978*, p. 17.

[66](#) L. HISLAIRF., *Dockers, corporatisme et changement*, Transports Actualités GEP-Communication, 1993, p. 63.

[67](#) L'accord du 30 avril 1977, arraché au terme d'une longue série d'actions prolongées à l'échelon national, ne prévoit pas d'étendre le régime contraignant, dit des feux continus, en vigueur sur le quai aux minerais sur le nouveau quai aux aciers. CAC, 870150, art. 180.

[68](#) Note du service central de la pmvn, le 26 mai 1978, CAC, 870150, art. 180.

[69](#) *L'Avenir des Ports* de mai-juin 1991.