

LES STRATÉGIES SYNDICALES DANS L'EUROPE DES TRANSPORTS : LE CAS DES DOCKERS FRANÇAIS

Kevin Crochemore¹

Introduction

Depuis le milieu des années 1970, la Communauté économique européenne puis à partir de 1990, l'Union européenne ont mené des politiques de libéralisation des transports. Si la Communauté a mis en place des mécanismes pour donner la voix aux syndicats (Comité économique et social européen, Comités paritaires devenus à partir de 1998 les Comités de dialogue social), ces organismes ne disposent pas des pouvoirs nécessaires pour peser durablement dans les décisions européennes. Par ailleurs les politiques néolibérales à l'œuvre dans toutes les sous-sections des transports sont vécues comme des attaques que le mouvement syndical doit repousser, souvent avec véhémence et en renouvelant ses répertoires d'actions traditionnels entre négociations et nouvelles formes d'actions d'opposition.

Le cas des transports reste une exception dans le mouvement syndical européen dans la mesure où il est difficilement dissociable de son rapport avec l'échelle internationale, ne serait-ce que par la nature même de certains sous-secteurs comme celui des marins. Seul point de chute de ces derniers, les ports représentent un lieu d'échange et de coopération privilégié entre marins d'une part et dockers de l'autre. Les travailleurs portuaires, au sein des organisations syndicales internationales et européennes de transports sont, par conséquent, intimement liés aux marins. En quelque sorte, ils sont tournés vers la mer plus que vers la terre. Les dockers ont souvent aidés les gens de mer dans leurs luttes pour le respect de leurs droits.

Depuis la fin des années 1980, la CEE puis l'UE à partir de 1993, s'est décidée à légiférer dans le sous-secteur portuaire avec pour conséquence une fragilisation généralisée du statut des dockers partout en Europe. Aussi le mouvement syndical international doit-il repenser ses stratégies envers les travailleurs portuaires au moment même où il met en place de nouvelles formes d'actions renforçant les liens de coopération entre l'échelle européenne et internationale. Pour autant ce nouveau regard porté sur les dockers n'est pas sans provoquer de colère auprès des représentants

¹ Cette note a été rédigée par K. Crochemore, chercheur à l'ULB, dans le cadre du colloque « Routiers et dumping social : quand l'Europe a le mal des transports », organisé par le CEPAG, la Maison syndicale de Mouscron et l'UBT-FGTB, le 21 octobre 2014 à Tournai.

de la profession, colère et désaccords qui s'illustrent en 2000 par la formation d'une organisation internationale dédiée toute entière aux dockers.

Face à cette construction du mouvement syndical international et européen, les dockers français ont toujours occupé une place singulière qui sonne comme une opposition historique à la position réformiste du mouvement syndical majoritaire et qui s'est depuis 2000 trouvé un nouveau tremplin.

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) dans l'Eurosyndicalisme

A l'origine du mouvement syndical européen dans le secteur des transports se trouve le Comité des syndicats de transports de la Communauté européenne (CSTCE) né en 1958 des organisations syndicales des transports issues de la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF) des Six pays de la CEE. Le CSTCE ne joue au départ qu'un rôle d'« informateur », réunissant irrégulièrement ses membres, confiné à un rôle de secrétariat relatif au manque d'activité de la CEE en matière de transports. Avec les premières mesures mises en place dans le sous-secteur routier et l'instauration des premiers Comités paritaires (1965 pour la route, 1967 pour la navigation intérieure, 1968 pour la pêche et 1972 pour le sous-secteur ferroviaire), le rôle du CST s'accroît. En 1975, à la suite de l'autonomisation du mouvement syndical européen vis-à-vis du mouvement syndical international (incarné par la formation de la CES en 1973), le CST décide de se doter de réels statuts et de prendre ses distances vis-à-vis de l'ITF. Rapidement, les relations ont été conflictuelles dans la mesure où l'Internationale des transports ne souhaitait pas perdre une partie de ses membres au profit d'une organisation perçue comme repliée sur elle-même. En résulte un « compromis » qui durera jusqu'en 1990 théoriquement et jusqu'en 1993 dans les faits : le CST serait en charge de toutes les activités Communautaires en Europe alors que l'ITF serait en charge de tout ce qui ne relève pas de la CEE dans le cadre européen.

Pour autant, l'accélération de la réglementation communautaire en matière de transports et notamment le début d'une prise en compte des transports maritimes, jusque-là chasse gardée de l'ITF, débouchant en 1987 sur la formation d'un comité paritaire pour ce sous-secteur contribue à crispier les liens entre les deux organisations syndicales si bien que dès 1990, l'ITF « réactive » son comité européen (qui datait de la seconde Guerre Mondiale) et décide de mettre en place un comité pour chaque section. Cela ne sera effectif qu'à partir du congrès de 1994, prenant acte de la victoire des pro-communautaires au sein du CST, divisés globalement entre pro-communautaires souhaitant une organisation syndicale européenne forte et totalement indépendante et les pro-régionaux, se caractérisant par la volonté de mener une politique européenne indissociable de celle menée à l'échelle internationale (deux sous-groupes peuvent être dégagés mais il n'est pas question d'en traiter ici). Cette victoire s'illustre par l'élection d'Hugues de Villèle en 1993 au sein du CST. Celui-ci s'appuie sur les subventions de l'UE ainsi que sur la volonté depuis 1991 de la CES de se rapprocher de ses comités syndicaux européens pour se dégager des bras de l'ITF avec pour premier acte de se faire représenter directement auprès de la CES alors que jusque-là, l'ITF et le CST y étaient représentés par un comité de liaison. Victorieux, il décide de transformer le CST en Fédération syndicale des transports, le nom de fédération plutôt que celui de comité en disant long, en 1996.

Néanmoins, à la suite de malversations financières survenues en 1998 au sein de la FST, l'ITF s'active à reprendre la main sur l'organisation et la sauve d'une torpeur économique qui aurait pu la faire s'effondrer, privée désormais de l'argent de la commission. En 1999, naît l'ETF.

Au sein de la CES, l'ETF joue un rôle singulier dans la mesure où elle se positionne souvent en contestataire des décisions jugées trop timorées ou complaisantes, prises par la Confédération. Il faut dire que l'ETF jouit de son attachement fort à l'ITF qui tient un discours critique vis-à-vis de l'Union européenne d'autant qu'elle est dominée depuis 1968 par les marins britanniques profondément eurosceptiques. Bien qu'elle coopère aux actions principales de la CES, l'ETF reste en désaccord avec l'attitude de la CES qui consiste à faire entendre sa voix à travers les instances traditionnelles offertes par l'Union européenne (CESE et Comités de dialogue social sectoriels (CDSS)).

La position de l'ETF parmi le syndicalisme international

Avec l'ITF, les relations restent souvent complexes voire très tendues. Depuis longtemps l'Internationale des transports ne cache pas sa conception du monde et de sa stratégie internationale : une politique mondiale décidée par elle, et un relais de sa stratégie de la part des différents organismes régionaux, tous mis sur un même pied d'égalité. Cette position reste la position idéale car l'ITF sait que dans les faits, elle ne peut pas revenir brutalement sur l'indépendance de l'ETF. Toutefois, elle joue une influence considérable et tente de mettre en œuvre cette imbrication des rôles de chacun, qualifiant très souvent l'ETF d' « antenne » européenne.

Depuis la mise en place de sa nouvelle stratégie d'action, l'ITF renforce cette tendance. Depuis 2006 en effet, elle a présenté son nouveau projet « Organizing Globally and fighting for our Rights » (Organisons-nous mondialement et combattons pour nos droits) avec pour double objectif de renforcer la syndicalisation et les droits des travailleurs, principalement dans les pays émergents, mais également de faire pression sur l'économie mondiale en agissant localement sur la chaîne logistique globale par des blocages, des boycotts et tout autre moyens de pression. Ayant pour cela recruté une armada de personnels externes (cartographes, géographes, notamment...) devant cartographier la chaîne logistique globale et en son sein la chaîne des transports, ainsi que d'établir une représentation graphique des lieux de forte syndicalisation, elle s'emploie également à articuler au mieux les différents échelons, renforçant son emprise sur l'ETF.

Partant sur la croyance que les transports sont la clé de l'économie réelle, cette politique a pour conséquence de replacer les ports, véritables plaques tournantes de l'économie mondiale, au centre de sa stratégie. Les dockers sont, par conséquent regardés avec une attention toute particulière.

Le monde des dockers en Europe

A l'origine, les dockers figuraient parmi les plus pauvres des travailleurs. Travail jugé sans nécessité de disposer d'aptitudes ou de compétences particulières si ce n'est une immense force physique, les dockers étaient souvent des journaliers, recrutés lors des moments de « pointe », des jours fastes, offrant la flexibilité nécessaire au trafic maritime. Manutentionnaires des ports, ils apparaissent sous ce nom vers la moitié du XIX^{ème} siècle. Pour autant, l'appellation recouvre un panel de métiers différents qui parfois opposent ces travailleurs entre eux. Brouettiers, portefaix, arrimeurs, chargeurs ou déchargeurs, autant d'activités différentes au sein des ports qu'il était déjà difficile de concilier au sein du monde syndical. Souvent perçus comme les ouvriers les plus viles, ils étaient régulièrement décriés comme violents, alcooliques, brutes analphabètes, par les bourgeois de l'époque et regardés comme cela parmi la population des villes non portuaires. Durant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, les travailleurs portuaires se stabilisent, les compagnies voyant l'intérêt de conserver une main d'œuvre régulière, habituée aux cadences portuaires, et surtout familiarisées avec les nouvelles avancées techniques qui modifient l'allure des ports.

Vers la fin du XIXème siècle et dans le courant du XXème, à coup de luttes syndicales violentes, les dockers parviennent progressivement à faire reconnaître une première forme de professionnalisation de leur travail, principalement sur les ports de la mer du nord. Ils obtiennent également des augmentations de salaires, une régulation de l'emploi avec des heures fixes de formations d'équipes (les bordées). Globalement, les dockers se caractérisent par une tradition d'autonomie, résultat d'un travail longtemps au jour le jour, et du caractère traditionnellement plus autonome des villes portuaires et des ports eux-mêmes (rappelons la dénomination jusqu'en 2008 des 5 grands ports français en « Ports autonomes » devenus depuis « Grands ports maritimes » (GPM)). Aux lendemains de la seconde Guerre Mondiale, les dockers obtiennent une série de droit qui garantit leur emploi, reconnaissent leur professionnalisation et les prémunissent d'une formation et d'un enseignement particulier. La reconnaissance de la pénibilité et des risques encourus par ces travailleurs leur offre la possibilité de faire prévaloir des salaires avantageux, motivés par un pouvoir sur le port relativement grand, marqué par une forte syndicalisation et une solidarité tenace.

En effet, les dockers se caractérisent par une forte solidarité qui, notamment en France s'exprime par une solidarité intergénérationnelle. Cette solidarité est duale dans la mesure où elle se base tant sur un renforcement des liens du groupe que sur le rejet de ceux qui n'en sont pas ou qui ne sont dockers que par « intermittence ». Ces derniers sont perçus comme des ennemis, acceptant des conditions de travail longtemps combattues. Par ailleurs, au sein même du corps de la profession, des distinctions ont lieu entre les différents métiers, bien qu'elles tendent aujourd'hui à s'estomper face à la fragilisation de leurs positions issue de la législation européenne qui ne tarde pas à se répercuter à l'échelle nationale.

L'évolution du statut de dockers en Europe : vers une constante précarisation

A l'origine des premières actions menées par l'UE, figure le Livre vert de 1997. Il s'agit du Livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes. Il s'agit de discuter de la modernité des infrastructures, de discuter la place des ports dans la chaîne multimodale de transports européenne, et de penser à l'application de règles de concurrence dans ce secteur. En réalité, il s'agit avant tout de libéraliser les ports en touchant avant tout au travail des dockers : privatisation des ports et des compagnies de manutentions, libre concurrence entre celles-ci mais également entre les ports eux-mêmes devant mettre fin au « monopole » de certains gros ports. La pression et le lobbying exercés par les organisations d'armateurs et d'affréteurs contribuent à accélérer l'élaboration d'un projet de directive qui doit faire suite au fameux livre vert.

Lors de la proposition de directive qui en découle (premier paquet portuaire), plusieurs points cristallisent la colère des dockers et des organisations syndicales plus généralement : d'une part, l'article 6 fait figurer que les fournisseurs de services peuvent employer le personnel de leur choix, notamment faire appel à l'auto-assistance, c'est-à-dire à une main d'œuvre non dockers à terre pour compenser le manque de main d'œuvre à un moment donné. La conséquence directe impacte la latitude des prestataires de main d'œuvre portuaire et indirectement (plus ou moins selon les ports) des travailleurs portuaires eux-mêmes, leur pouvoir de décision en tant qu'acteur portuaires mais également leur organisation. De la même façon, le nombre de fournisseur doit être de deux « minimum ». L'ouverture à une telle concurrence cristallise la colère des dockers dans la mesure où cela favorise une multiplication des prestataires en libre décideur de la main d'œuvre qu'ils recrutent, pénalisant directement la solidarité entre les travailleurs du port.

Globalement, les organisations de travailleurs considèrent cette proposition de directive comme un recul de leur influence sur le port, dépassant une simple privatisation. Dans certains systèmes, la privatisation était déjà de rigueur mais elle était d'une part strictement encadrée par les autorités portuaires et/ou publiques, d'autre part, le fait des organisations de travailleurs qui, quelles que soit l'entreprise dans laquelle ils étaient embauchés, continuaient gérer tout ou partie du recrutement. Anticipant les répercussions possibles, les organisations de travailleurs y ont vu la marque d'un recul des droits qui leur était auparavant conférés mais également une régression en matière d'emploi dans la mesure où ce secteur se caractérise par une flexibilité de l'emploi en fonction des chargements et déchargements de navire. Ce premier paquet portuaire est rejeté en 2004 par le Parlement. Moins d'un mois plus tard, un second paquet portuaire est proposé aux acteurs du sous-secteur.

Le second paquet portuaire met l'accent une fois encore sur l'auto-assistance qui avait été rejeté avec véhémence par les organisations syndicales la première fois. Il est ajouté en plus que, pour du transport de marchandise courte distance ou en cas d'utilisation des autoroutes de la mer. Le rejet est d'autant plus radical que la tentation, pour les armateurs de faire appel aux marins pour décharger est grande. Les marins, sous pavillons de complaisance ou sous conventions collective de l'ITF, restent souvent peu syndiqués et bien plus flexibles. Par ailleurs, cela entrave directement le blocage de navires au port, principal moyen de pression des dockers lors des grèves pour obtenir gain de cause, mais également principal moteur d'opposition dans le cadre de la lutte contre les pavillons de complaisance mise en place par l'ITF depuis 1948. Reste que l'accent mis par la Commission paraît bien être celui d'une diminution du pouvoir des travailleurs portuaires.

L'Europe sociale : les dockers longtemps absents

Comme nous l'avons précisé ci-dessus, l'Europe sociale se compose au début du Comité économique et social européen. Toutefois celui-ci n'a le pouvoir que d'émettre des avis, souvent ignorés superbement par la Commission. Aux différents comités paritaires cités plus haut, s'ajoute celui de l'aviation civile en 1990. A partir de 1998 et des transformations de l'Europe sociale, les comités paritaires se transforment en CDSS. Par ailleurs, le désengagement de l'acteur institutionnel, entamé depuis les années 80' à l'échelle nationale (à commencer par la Grande-Bretagne), des relations industrielles, se confirme en Europe également : désormais, les organisations patronales et les organisations syndicales peuvent conclure directement des accords ayant valeur à être appliquées. A cela s'ajoute les fameux Accords-cadres européens (ACE), cousins européens des Accords-cadres internationaux (ACI), accords collectifs passés par les fédérations syndicales européennes ou internationales directement avec les entreprises multinationales. Toutefois, le domaine portuaire fait figure de retardataire dans la mesure où le CDSS correspondant ne naît qu'en... 2013, soit treize ans après le dernier en matière de transport. Longtemps, Il figurera comme une revendication conjointe de l'ITF et de l'ETF bien que ceux-ci aient appris à faire sans.

C'est en effet sans CDSS dans le sous-secteur portuaire que, conjointement, l'ITF et l'ETF se sont opposés aux deux paquets portuaires, en menant notamment des actions puissantes de lobbying auprès du parlement. Principalement conduites par l'ETF, souvent mal comprises par l'Internationale des transports, ces actions de lobbying jouent un rôle direct auprès du Parlement européen et de ses élus. Celui-ci figure traditionnellement comme le principal allié de l'ETF lors de ses victoires, lorsque celle-ci triomphe. Alors que la Commission était encore l'interlocuteur privilégiée de l'ITF jusqu'au début des années 1990, cela n'est rapidement plus le cas par la suite. Les victoires dans le secteur routier et dans celui des chemins de fer s'effectuent auprès du Parlement, tout comme le retrait de la directive Bolkestein en 2006. Malgré tout, les dockers ne bénéficient que tardivement d'une reconnaissance institutionnalisée. C'est le cas désormais.

Reste à souligner le travail effectué par l'ITF et l'ETF lors de la lutte contre les deux paquets portuaires proposés par la Commission.

Les dockers : une évolution complexe de leur place dans le syndicalisme international

Initialement, les dockers ont été parmi les premiers avec les marins, à créer une Internationale des transports. Dans le sillon des marins, ces derniers s'unissent (non sans réticences d'ailleurs) afin de former l'ITF en 1896, rejoints par les cheminots deux ans plus tard. Cela fait suite à la création de l'International shipping federation (ISF), en 1890, qui devait permettre aux armateurs de s'organiser de telle façon à contrecarrer les grévistes par la venue de travailleurs jaunes. Le mouvement syndical docker se caractérise par une oscillation constante entre divisions internes entre les professions du port et ceux des entrepôts, ainsi qu'une division entre permanents et occasionnels, ces derniers étant souvent bien moins fortement intégrés dans la mesure où ils restent flexibles.

Avant 1947, la grande majorité des dockers sont affiliés à l'ITF. Toutefois, ils ne cessent de nourrir une méfiance constante envers d'autres sections des transports à l'image de la section des cheminots dont les traditions politiques et idéologique divergent de celles des dockers. Les premiers sont habituellement dans une forme de syndicalisme plus réformiste, privilégiant la conciliation à l'action frontale alors que les seconds sont, par leurs habitudes professionnelles, situés sur une ligne plus anarchiste et révolutionnaire, privilégiant des actions d'opposition et de résistance. Pour autant, il serait faux de considérer l'ensemble des dockers comme étant révolutionnaires. Une partie, divisée, se retrouve dans des positions plus modérées et ne considèrent pas qu'une action révolutionnaire dans les transports apte à paralyser tout un territoire constitue une solution viable. A plusieurs reprises, les dockers ont eu des tentations de scissions avec le reste du mouvement syndical international au sein des transports. Ainsi en 1930 déjà, une partie des marins et dockers se distancient des positions réformistes de l'ITF et fondent l'Internationale des marins et dockers (IMD). Toutefois, celle-ci ne résiste pas à la montée des fascismes et assez vite, les dockers se rallient à l'ITF de nouveau. C'est à partir de 1947 que de nouvelles tentions vont apparaître. Alors que le mouvement syndical renouvelé en 1945 sous l'égide de la Fédération syndicale mondiale (FSM) prône la volonté de regrouper l'ensemble du mouvement syndical, sous la houlette des Secrétariats professionnels internationaux (SPI) (au-devant desquels se place l'ITF) ainsi que sous la pression des syndicats nationaux réformistes qui ne souhaitent plus traiter avec les organisations communistes dénoncées comme étant sous la coupe de Moscou et rompant avec le caractère démocratique propre aux organisations syndicales. Cette résistance de la part des SPI s'explique par le souhait de la FSM d'annexer ces derniers sous la forme de départements, rompant ainsi avec leur tradition d'indépendance. Cela débouche en 1949 sur la formation de la Confédération internationale des syndicats libres.

Par l'accord de Milan en 1951, celle-ci définit les liens entre elle et les SPI. De son côté la FSM se dote de Départements professionnels internationaux (DPI), dévolues au même rôle sectoriel que les SPI mais avec une autonomie quasi nulle. Une partie des organisations de dockers se range sous la bannière de la FSM, parmi lesquels figurent en Europe de l'Ouest, l'organisation de la CGT en France et celle de la CGIL en Italie. L'importance des dockers dans la guerre froide apparaît comme extrêmement importante, y compris pour la CIA qui n'hésitera pas à subventionner l'ITF à travers la mise en place par cette dernière de Comités de vigilance dans les ports, censées surveiller l'activité des dockers là où les organisations syndicales sont à majorité communiste. Si ces comités de vigilance n'ont pas eu le succès escompté et que leur activité s'estompe après 1956, leur impact reste considérable auprès des organisations de dockers communistes qui, même après

l'effondrement du bloc soviétique et la désaffiliation progressive des organisations européennes de la FSM, restent en dehors de l'Internationale des transports et refusent farouchement de s'y affilier.

Les dockers au sein de la Fédération internationale des travailleurs des transports : l'hégémonie de la lutte contre les pavillons de complaisance

Au sein de l'Internationale des transports, les dockers occupent une place à la fois centrale et secondaire. Centrale, dans la mesure où c'est le blocage des navires au port par les dockers qui est à l'origine du succès de la politique de lutte contre les pavillons de complaisance. Secondaire dans la mesure où les principaux bénéficiaires de cette politiques restent les marins et que la politique de l'ITF en faveur des dockers ne s'est développée que depuis peu, c'est-à-dire avec la mise en place de la nouvelles stratégie politique « Organising Globally » et de la création de la notion de « ports de complaisance ».

La lutte contre les pavillons de complaisance débute officiellement en 1948. Elle résulte du constat de l'augmentation de la part des armateurs d'immatriculer leur navire dans des pays à la législation sociale à bas coût. Il s'agit des premières mesures de dumping social. La politique comporte deux volets : un volet dit politique qui cherche à endiguer le phénomène voire à le faire diminuer, un volet industriel qui consiste à protéger les marins à bord de ces navires par l'élaboration de conventions collectives signées entre les armateurs et l'ITF, il s'agit du fameux « Blue Certificate ». Afin de faire pression sur les armateurs, les dockers ont pour ordre de bloquer les navires au port. La politique économique en flux tendus a accéléré ce pouvoir ainsi que la massification portuaire, donnant une place plus grande à quelques principaux ports devenus des nœuds vitaux sur la chaîne des transports, notamment depuis la conteneurisation intervenue au milieu des années 1960. Grâce à cette pression et avec la bienveillance de certains gouvernements (notamment le gouvernement britannique), qui voient leur flotte diminuer chaque année, l'ITF voit reconnaître sa définition de pavillons de complaisance par l'ONU et l'OIT en 1974. Elle dispose également de la possibilité de nommer des inspecteurs dans les ports afin de contrôler les navires et faire payer des amendes aux armateurs ne respectant pas la convention collective et les droits fondamentaux des marins. Les fonds dont elle dispose sont placés sur un fonds spécial destiné aux marins. Au fil des années, l'ampleur du phénomène et la réussite de cette politique amène l'Internationale des transports à disposer de fonds importants en rapport avec les autres SPI. Elle commence à étendre ce financement pour augmenter son personnel administratif (juristes, comptables, traducteurs etc.), bref, toute personne ayant un rôle dans la mise en place de cette politique. Parallèlement, alors que les dockers contribuent fortement, au nom d'une solidarité intersection, au succès de cette politique, les retombées pour eux leur paraissent dérisoires. Le fossé entre marins et dockers ne cesse de se creuser au sein de l'ITF et contribue à la scission du mouvement syndical dans les transports qui survient en 2000.

La division du mouvement syndical international des dockers

En septembre 1995, 329 travailleurs portuaires se font licencier à Liverpool pour avoir refusé de forcer un piquet de grève. Grave atteinte aux libertés syndicales, un conflit virulent s'en suit qui mobilise la solidarité internationale chez les dockers. Le conflit se termine sur un compromis avec les autorités portuaires et les sociétés de manutention qui est refusé par les dockers de Liverpool. Toutefois, l'ITF refuse de soutenir la maintien de la lutte au motif qu'elle nuisait à l'ensemble des travailleurs et notamment à la lutte contre les pavillons de complaisance. Très rapidement, les organisations de dockers, nombreuses, montrent leur désapprobation envers cette décision voire leur opposition. L'Internationale des transports est vivement critiquée par les organisations de

dockers qui n'y sont pas affiliées à l'exemple des dockers français. Le résultat ne se fait pas attendre. Une partie des travailleurs portuaires représentés dans l'ITF ainsi que la part des dockers qui n'était pas affiliée à l'Internationale des transports décident ensemble de fonder l'International Dockworkers Council. Majoritairement européen celui-ci se veut international. Il prône des formes d'actions plus directes et un gouvernement plus « collégial » et proche de ses membres. L'IDC critique avec véhémence les positions de l'ITF qu'elle juge de plus en plus comme une organisation de cadres, endolorie par son caractère bureaucratique, de plus en plus incapable de mener de réelles actions de contestation.

L'Internationale des transports s'est retrouvée affectée par la division du mouvement syndical dans les transports. Elle a décidé d'accorder une place plus importante aux dockers par la mise en place d'une politique de lutte contre les ports de complaisance. Sont considérés comme ports de complaisance les ports dans lesquels les marins ont la possibilité de décharger à la place des dockers et dans lesquels les dockers ne sont pas syndiqués et subissent des pressions lorsqu'ils souhaitent l'être. Cela accompagne la politique « Organising Globally » et son volet de syndicalisation. Mais cette nouvelle « formule » doit être un pendant de la lutte contre les pavillons de complaisance dans la mesure où, l'ITF ne manque pas de le faire figurer dans tous ces documents, cette fois-ci les marins sont appelés à faire preuve de solidarité avec les dockers, telle que les dockers ont fait preuve de solidarité avec les marins dans la politique de lutte contre les pavillons de complaisance. Malgré une coopération entre l'IDC et l'ITF, le monde syndical dans les transports reste divisé.

Les origines du syndicalisme dockers en France

A la fin du XIX^{ème} siècle, les syndicats de dockers émergent dans les principales villes portuaires. Le Havre et Marseille figurent comme des hauts lieux du syndicalisme portuaire en France. Pour autant les organisations de travailleurs ne sont pas unies directement mais présentent des caractéristiques souvent différentes si ce n'est divergentes. La concurrence entre les ports n'épargne pas la concurrence entre les hommes. Ainsi en est-il entre les ports de Rouen et du Havre par exemple. Tout comme les dockers en Europe, les différentes professions ou la différence entre travailleurs portuaires réguliers ou occasionnels fait l'objet de conflits au sein du monde des dockers. Ce rejet s'accompagne parfois d'une forme de refus des travailleurs immigrés parce qu'ils étaient souvent occasionnels et fort peu syndiqués. En France, contrairement à d'autres pays tels que la Belgique ou les Pays-Bas, les dockers sont victimes d'une déconsidération de leur travail et n'obtiennent que tardivement la reconnaissance d'une forme de professionnalisation de leurs métiers. De la même façon, ils se retrouvent souvent assimilés à des travailleurs serviles et brutaux, alcooliques et dangereux au point qu'il ne leur est pas reconnu la capacité de se gérer eux-mêmes. Longtemps payés en jetons à dépenser ou transformer en monnaie dans les bistrot, cela a contribué à renforcer cette image (Pour preuve l'accusation à tort pour meurtre du docker havrais devenu emblématique Jules Durand, docker qui a longtemps lutté contre l'alcoolisme des membres de sa profession, homme cultivé emprisonné à Paris et acquitté longtemps après son emprisonnement).

C'est à partir d'une loi du 15 juin 1941, sous le gouvernement de Vichy que les dockers français, après s'être vu délivrer une carte professionnelle en 1939, détiennent désormais le monopole du recrutement à travers le BCMO (Bureau central de la main d'œuvre). De cette façon, les dockers français disposent désormais d'un pouvoir important au niveau du port. Cette loi n'a rien d'étonnant dans la mesure où Vichy a très tôt encouragé le corporatisme. Par ailleurs elle correspondait à un besoin d'autogestion dans des secteurs d'activités difficiles à gérer par le seul Etat. Après la guerre, les dockers continueront à bénéficier de ce droit ce qui leur assure un pouvoir exceptionnel qu'ils sauront mettre à profit pour améliorer leurs conditions de vie et de travail, au

demeurant souvent difficile, la profession étant en proie à une forte mortalité au travail. Par ailleurs, la loi de 1947 vient entériner le rôle des BCMO et consacre le régime d'intermittence des dockers qui leur permet d'avoir un salaire fixe même lorsque l'activité est ralentie. Bien que l'Etat dispose de responsabilités accrues dans les ports, cela ne nuit pas au rôle essentiel des BCMO.

Toutefois, la loi de 1992 revient fondamentalement sur les droits acquis jusque lors par les dockers français. Dans un large plan de modernisation, le gouvernement socialiste décide de revenir sur le monopole du BCMO, « diktat maintenu par la CGT » selon le gouvernement, pour confier la capacité de recrutement directement aux entreprises de manutention portuaires. Les BCMO deviennent dès lors inutiles. Par conséquent, les dockers français perdent leur pouvoir de recrutement au sein des ports. Alors que cette capacité leur permettait de contrôler l'embauche et par conséquent d'éviter l'emploi de travailleurs occasionnels ce qui aurait pu être une menace directe à leur propre condition acquise au fil des conflits, ils ne disposent désormais plus de ce pouvoir. Assurant néanmoins la persistance du système par un recrutement endogame générationnel (les fils de dockers finissent dockers), ils sont de nouveau menacés par la loi de 2008 qui décide de transformer les Ports autonomes en Grands ports maritimes, voyant l'introduction d'une part du privé dans la gestion du port qui leur laisse une marge de manœuvre politique de plus en plus restreinte. Cette fragilisation, combinée avec les transformations dans le trafic maritime mondial et le fonctionnement de l'économie globale les incite de plus en plus à négocier avec les petits transitaires, souvent victimes eux aussi de la pression exercée par les grandes multinationales ou les armateurs géants qui, de plus en plus, cherchent à contrôler toutes les étapes de la chaîne logistique globale (Maersk par exemple).

Ces positions des dockers se sont illustrées au travers de leurs luttes syndicales.

Les dockers français à l'international : le refus du réformisme

Dès leurs origines les dockers français, menés par la fédération des dockers du Havre dont le rôle à l'international reste prépondérant, se sont montrés méfiants vis-à-vis de l'ITF. Traditionnellement situés à gauche de la gauche, ils n'hésitent pas à suivre la voie de la CGT lorsqu'elle se rallie dès 1947 au communisme et à la FSM (qu'elle ne quitte donc pas en 1949). Leur position en faveur de l'organisation communiste les amène à lutter contre les livraisons d'armes en provenance des Etats-Unis ou encore à lutter activement en faveur du communisme. Souvent à l'origine de luttes violentes pour le maintien de leurs droits et la défense de leurs acquis, les dockers français n'hésitent cependant pas à soutenir la politique de lutte contre les pavillons de complaisance menée par l'ITF lorsque celle-ci leur demande de coopérer. C'est qu'il existe des passerelles et des coopérations entre les organisations. Néanmoins, les dockers français, dont la majorité reste encore actuellement cégétiste (une faible part est affiliée à Force ouvrière qui grossit toutefois, notamment à Marseille où étaient implantés les premiers comités de vigilance par ailleurs, une plus faible part encore, négligeable presque, est affiliée à la FGTE-CFDT). Les dockers français n'hésitent pas à rejoindre l'IDC, du moins les dockers cégétistes. Une partie de la main d'œuvre portuaire se tourne toutefois vers FO et vers la FGTE, notamment depuis que la CNTPA (Confédération nationale des travailleurs portuaires et assimilés) s'est associée avec la FGTE en 2013. Issue de la fédération dockers de la FPD (Fédération des ports et docks) de la CGT avec laquelle elle a scissionné en 1992, elle est longtemps restée indépendante mais a rejoint l'ETF et non pas l'IDC, bien que ce ralliement soit assez récent. Représentant les professions moins identifiées à la culture docker (« et assimilés ») elle symbolise la division originelle qui existe dans le milieu des travailleurs portuaires entre ceux qui se revendiquent de « réels dockers » et ceux qui en sont exclus par leur métier ou encore par leur précarité. Or, la flexibilisation demandée actuellement aux travailleurs portuaires et les coups

portés à leurs acquis contribuent à renforcer une nouvelle main d'œuvre qui échappe au pouvoir traditionnel de la CGT. Cela incarne globalement les divisions internes au monde des dockers.

Conclusion

Globalement, il ne fait aucun doute que le sous-secteur des dockers est victime d'une précarisation à tous les niveaux. Pour autant, le port reste un endroit privilégié et essentiel pour toute politique syndicale qu'elle qu'en soit l'échelle. Tant l'ITF que l'IDC est consciente de cette puissance que représente le monde des travailleurs portuaires. Paradoxalement, c'est probablement ce qui renforce la division à l'échelle internationale, illustrant un repli identitaire et corporatiste, jugé le mieux à même de se représenter face aux attaques des gouvernements et des institutions européennes et internationales. C'est également peut être la meilleure façon pour eux de préserver une unité qui se retrouve exacerbée lorsqu'elle est noyée parmi l'ensemble des transports. Les dockers français en sont un exemple. Le repli identitaire, le rejet d'une catégorie de travailleurs, l'adaptation difficile aux transformations économiques dans le monde portuaires, crispés sur leurs acquis, donne lieu à la naissance d'une pluralité syndicale de plus en plus grande bien qu'assez lente surtout dans les grands ports tels que celui du Havre. Cette évolution des dockers français n'est qu'un symptôme du désarroi face auquel le mouvement syndical dans les transports se trouve parfois, devant concilier des objectifs de négociations jusque lors refusés, et des actions violentes pourtant contestées mais seul moyen d'affirmer encore une fois une puissance par des moyens qui avaient si bien marché auparavant.

Les conflits nationaux se délocalisent à l'échelle internationale et européenne par le biais des nouvelles législations. Les dockers ne manquent pas de s'en rendre compte et investissent avec force les organisations internationales comme l'IDC pour les dockers français. La branche cédétiste, de son côté, présente depuis peu dans l'ETF peine à trouver une voix dans un environnement avec lequel elle n'est pas familiarisée et qui lui semble bien trop élitiste. Elle ne parvient pas à trouver les soutiens nécessaires dans une configuration syndicale qui lui échappe encore et dans laquelle elle doit « faire ses preuves » et comprendre le fonctionnement. Reste à savoir si l'unité syndicale sera de nouveau à l'ordre du jour ou si les divisions actuelles ne font que se renforcer.

