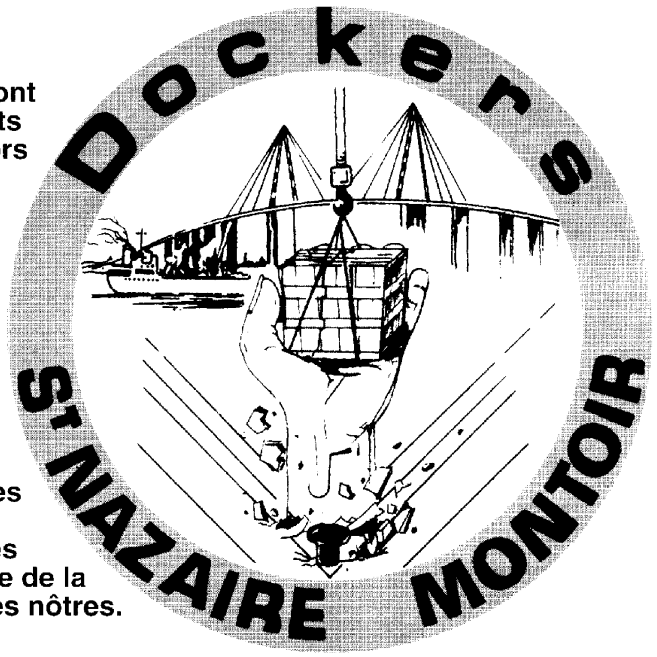
UNE AUTRE CONCEPTION

Gilles Denigot et le Syndicat des dockers de Saint-Nazaire ne sont pas des inconnus pour le Syndicat des correcteurs. Les militants des deux organisations se sont croisés à plusieurs reprises. Lors de la lutte contre l'extension du camp militaire du Larzac, par exemple, ou bien encore pendant le rassemblement que des syndicats de la CGT opérèrent en 1981 en soutien à « Solidarnosc ».
Dans l'entretien qu'on va lire ci-dessous, Gilles Denigot expose les aléas de la défense syndicale des dockers face à l'offensive gouvernementale des années 1991 et 1992. Avec les résultats contrastés qu'on connaît. Le Syndicat des dockers de Saint-Nazaire, quasi chassé du débat syndical parce qu'il proposait une orientation différente de celle avancée par la direction fédérale des Ports et Docks du moment, a mis en œuvre une solution originale qui lui a permis de maintenir quelques-uns des acquis de la profession. Statut dérogatoire du droit commun du travail, contrôle de l'embauche, salaires décents, la situation des dockers n'était pas sans rappeler celles des travailleurs du Livre de la presse. L'histoire de leur lutte peut nous aider à mieux mener les nôtres.



— Quel était le sentiment dominant parmi les responsables de la Fédération des ports et docks avant le conflit de 1991-1992 ?

Lorsqu'on pose cette question à Gilles Denigot, on le sent un peu embarrassé.

— La Fédération des ports et docks avait toujours gagné tous ses conflits, *répond-il.* Toutes les attaques précédentes contre le statut des dockers et la loi de 1947 avaient échoué. Elles avaient été brisées par l'action, le blocage des ports...

— Alors, aujourd'hui, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas reculé ?

— La situation a changé. Celle des dockers sans doute et, peut-être plus encore, la situation sociale en général. Le rapport de force syndical, comme on dit, s'est sérieusement dégradé et le gouvernement a pu attaquer les dockers sans qu'une solidarité concrète puisse s'organiser. Tout cela était prévisible. Mais la direction de la Fédération, trop sûre d'elle, croyait qu'elle pourrait, par l'action des seuls dockers, faire reculer le gouvernement. Il faut ajouter que les dockers eux-mêmes avaient une grande confiance en leur propre force. Pourquoi ne pourraient-ils pas répéter aujourd'hui ce qu'ils avaient réussi avec tant de succès dans le passé ? L'ensemble des statuts européens venait d'être modifié, la configuration était différente.

MODERNISATION
DE LA MANUTENTION PORTUAIRE

Qu'entend Gilles lorsqu'il affirme que la situation des dockers s'était modifiée. La profession de dockers se modernise, affirme-t-il.

— Régulièrement, la part du fret en conteneurs s'accroît aux dépens du vrac. Et les conteneurs permettent la manipulation mécanisée, nécessitant moins de personnes au travail. C'était une des causes des 30 % d'inemplois parmi les dockers en 1991.

En outre se sont créés, et se créent encore, hors du champ du domaine public maritime, à plusieurs kilomètres, des « ports secs », où sont groupés les conteneurs à traiter. Nous devons nous battre pour aller dans ces nouveaux lieux de travail où ne s'applique pas de droit le statut des dockers.

Les dockers américains, suivant le principe qu'il faut aller travailler là où se trouvent les marchandises, ont obtenu de sérieuses avancées sur cette question et nous devons appliquer la même orientation et nous déplacer là où va le travail. D'ailleurs, de ce point de vue, la Fédération avait une position correcte. Les dockers doivent s'adapter, répétait-elle avec raison. Les divergences du syndicat de Saint-Nazaire et de la Fédération ne portaient pas sur l'appréhension de la modernisation.

Enfin, le travail des dockers se trouve modifié considérablement — mécanisation, accroissement important de la productivité — par le nombre toujours plus important de navires rouliers, c'est-à-dire de navires dont la coque s'ouvre, permettant, avec la palettisation des marchandises et les conteneurs, ce que nous appelons, dans notre jargon professionnel, la « manutention hori-

CALENDRIER SUCCINCT DU CONFLIT DES DOCKERS A SAINT-NAZAIRE

Sous le gouvernement Rocard, plusieurs réunions se tiennent à Matignon à la demande des grands industriels pour examiner la question de la rentabilité des ports français.
L'organisation syndicale des dockers, quasiment tous à la CGT, connaît dès le commencement des années 90 l'existence d'un plan Dockers préparé par le gouvernement.

Octobre 1991, la Fédération des ports et docks lance un premier mot d'ordre de quarante-huit heures de grève, avant que soit connu officiellement le contenu du plan du ministère de la Mer. Il y aura tout au long du conflit près de cent jours d'arrêt de travail (seuls les Nazairiens refusent la grève).

20 octobre 1991, la commission technique nationale de la Fédération des ports et docks discute, à Saint-Nazaire, avec le syndicat et les dockers locaux : les positions sont nettement divergentes.

28 novembre 1991, Jean-Yves Le Drian, ministre de la Mer, fait connaître son plan de modernisation de la manipulation portuaire.

17 décembre 1991, réunion, à Laval, de trois dockers de Saint-Nazaire et de trois dockers du Havre au cours de laquelle est examiné en détail le plan Le Drian ; les Nazairiens pensent que la recherche d'un contre-projet national est possible.

7 janvier 1992, le bureau fédéral reçoit Gilles Denigot – secrétaire des dockers