...

Il n'est pas étonnant qu'on assimile quelquefois les travailleurs du Livre en presse et les dockers. Votre paiement en services et l'existence de vos bureaux de placement relèvent de la même logique syndicale.

Et c'est la force syndicale, dans les deux professions, qui est visée, constituée par le fort taux de syndicalisation, la capacité de mobilisation, la confiance des travailleurs.

Le volet juridique du projet est, au fond, simple mais équivaut, pour la profession, à un séisme majeur :

1°) 70 % des dockers qui resteront au travail devront être mensualisés ; seuls les 30 % restants relèveront encore du statut de l'intermittence et des BCMO ;

2°) La gestion des effectifs et de l'inemploi s'effectuera port par port.

Le projet invitait les « partenaires sociaux » à engager des négociations port par port. Et le gouvernement concluait sa proposition en promettant que, dans les ports où seraient atteints 35 % de gains de productivité, un plan social financé en partie par l'Etat pourrait s'appliquer. Il organiserait des mesures d'âge (les dockers ayant cinquante ans au 31 décembre 1993 partiraient en préretraite dès la signature d'un accord dans le port concerné) et des départs volontaires (congé conversion de dix-huit mois et une indemnité de 200 000 francs).

Donnons tout de suite les résultats : les dockers sont passés de 8 300 à environ 4 500 ; les départs volontaires se sont négociés dans une fourchette allant de 200 000 à 500 000 francs. Cette dernière est la somme qu'ont obtenue les camarades de Saint-Nazaire qui ont choisi de quitter la profession.

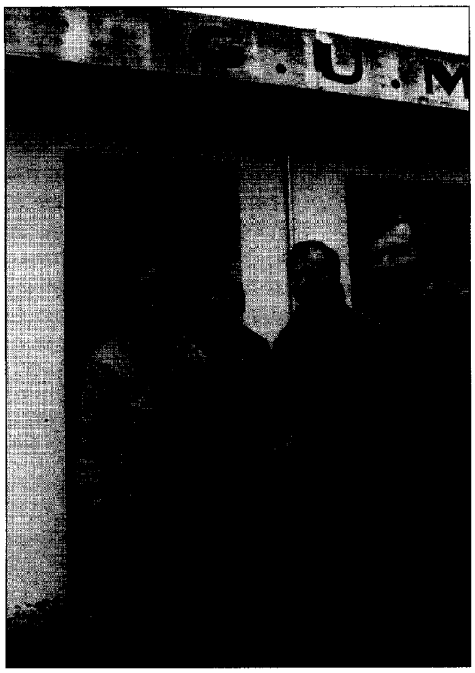
DIVERGENCES SYNDICALES

— Et qu'en est-il des divergences syndicales ?

— Dès avant la connaissance précise du plan Le Drian étaient apparues de sérieuses divergences ; le syndicat de Saint-Nazaire s'en était expliqué à de nombreuses reprises, lorsque la Fédération rassemblait les secrétaires de tous les syndicats. Mais nous n'étions plus représentés, depuis 1978, à la commission technique nationale, instance qui détermine l'orientation fédérale. Sans doute pour des raisons politiques.

Le désaccord portait sur la stratégie à mettre en œuvre pour résister à l'offensive gouvernementale et patronale.

Pour la direction fédérale, il s'agissait de mobiliser la profession de façon telle que la loi ne passe pas au Parlement, qu'elle soit retirée par le gouvernement ; c'était une sorte de riposte frontale à une attaque frontale. Nous devons nous battre tout de suite tous ensemble, ajoutait la Fédération. Il s'agissait surtout de ne pas accepter la négociation port par port.



Notre délégation : de gauche à droite, Lucien Soyer, pour Coforma (puis Gilles Denigot, secrétaire des dockers de St-Nazaire), Philippe Lagrue, Denis Dutheil ; derrière l'objectif, Jacques Toublet.

Sans cesse, notre syndicat, rejoint quelquefois par ceux de Roscoff et de Brest, proposait d'abord d'examiner en détail les propositions lorsqu'on les connaîtrait et, seulement après, de déterminer un système de résistance.

Et nous proposions de négocier port par port, sous l'égide de la Fédération bien sûr, afin de préparer un contre-projet général. Chaque syndicat se trouverait face à son interlocuteur habituel, sur un terrain connu avec des contraintes de production maîtrisées. En remontant le résultat des premières négociations à la Fédération, nous aurions pu élaborer des contre-propositions au niveau national. Nous pensions qu'en discutant de cette manière nous arriverions à préserver un peu plus de notre statut et à faire une préécriture de la loi.

Evidemment, nos propositions respectives étaient sous-tendues par ce que chacun pensait de l'état du rapport des forces.

Concernant les propositions de réforme, nous avons développé nos positions au cours d'une conférence de presse le 3 décembre 1991.

Le syndicat de Saint-Nazaire a posé comme principe premier le maintien de l'exclusivité du travail de manutention sur le domaine public maritime par les ouvriers dockers. « Ce principe est pour nous intangible, disions-nous ; sinon, nous serions dans une position sociale inférieure à l'ensemble des ports européens, excepté l'Angleterre. L'Etat doit nous donner des garanties [...], sans quoi aucune négociation n'est possible. »

Ensuite, nous faisions connaître que, s'agissant de Saint-Nazaire, les gains de 35 % de productivité étaient impossibles à obtenir, en particulier parce que le taux d'inemploi à Saint-Nazaire était le plus faible de toute la France, moins de 2 % pour cette année 1991. Mais nous entendions néanmoins nous inscrire dans le plan social.

Enfin, nous étions prêts à examiner la question de la mensualisation et, dès la fin de 1991, nous faisions des propositions.

Le fond de notre position était de négocier de nouvelles formes juridiques de travail qui préserveraient la communauté de travail des dockers — son fonctionnement collectif et syndical, son système de répartition, de gestion du temps de travail et son niveau de salaire. Pour obtenir ce résultat, nous étions prêts à aller très loin, comme on le verra par la suite.

AFFRONTEMENT ET NÉGOCIATION

— N'aurait-il pas été possible d'éviter la rupture du dialogue entre le syndicat de Saint-Nazaire et la Fédération ?

— Le 9 janvier 1992, à Montreuil, nous avons été attaqués durement. Nous avons pu néanmoins faire connaître notre point de vue ; la langue de bois et le sectarisme dont usait la Fédération ce jour-là montraient qu'on ne voulait

---

des dockers. La négociation sera finalisée le 12 décembre 1992.

Premier semestre 1992, grèves de plus en plus dures.

Mai-juin 1992, le projet Le Drian est examiné et voté par le Parlement ; les dockers de Saint-Nazaire arrêtent le travail lors des sessions parlementaires où le projet est discuté.

Après le vote du Parlement, une circulaire fédérale appelle à négocier port par port ; peu à peu, tous les syndicats de dockers signent des conventions de mensualisation.

Fin 1992, une convention collective de la manipulation portuaire est adoptée; elle sera sans doute étendue ultérieurement à tous les secteurs hors dockers et à toutes les entreprises de la branche.

Au commencement de 1993, le syndicat des dockers de Saint-Nazaire demande qu'un débat s'ouvre avec la direction de la Fédération des ports et docks pour faire le bilan après la rupture de janvier 1992, qu'il n'estime pas de son fait ; il émet également le vœu que le syndicat des dockers de Dunkerque soit réintégré dans la Fédération. Considérant qu'il est toujours adhérent de la CGT, il demande des cartes confédérales à l'union locale.

Début 1994, des rumeurs laissent entendre que la Fédération des ports et docks pourrait tenter de constituer un nouveau syndicat « orthodoxe » à Saint-Nazaire. ...

(1) Ainsi sont appelées à Saint-Nazaire les entreprises de manutention qui emploient des dockers ; le terme « aconiers » s'emploie sur le littoral méditerranéen.

(2) Atlantique Estuaire Manutention.