*Aspirateur pour le déchargement des céréales au port du Havre.*

plus parler avec nous ; les invectives nombreuses et grossières des représentants des autres ports ont fait que les conditions du débat syndical n'étaient plus réunies : nous avons cru devoir quitter la salle.

C'était la première fois que le débat dérapait d'une telle manière ; au cours des réunions précédentes, où les mêmes choses étaient dites sur le fond, l'écoute des responsables de la Fédération, ainsi que leur attitude courtoise, avait rendu la discussion possible.

D'ailleurs, bientôt des rumeurs ont couru que la direction du syndicat de Saint-Nazaire adhérait au Parti socialiste... D'ailleurs une circulaire d'octobre 1991 présentait Gilles Denigot comme le messager de Le Drian.

Dès que nous sommes revenus à Saint-Nazaire, nous avons pris la décision de chercher des solutions locales.

Avec les huit entreprises de manutention locales, nous avons échangé, dès lors, des projets de négociations. Mais, très vite, nous nous sommes aperçus que les employeurs locaux ne voulaient pas négocier ; ils appréciaient tout à fait correctement le rapport des forces et entendaient attendre la décision législative, pour ensuite nous l'appliquer quasiment sans négociation.

Le 13 février 1992, nous annoncions que la communauté des dockers de Saint-Nazaire avait décidé de constituer sa propre entreprise de manutention, intitulée Atlantique Estuaire Manutention, dont tous les dockers étaient actionnaires, afin de faire concurrence aux entreprises de manutention préexistantes. Les dockers, par cet intermédiaire, prirent contact avec les transporteurs.

Après avis de leur fédération patronale, les employeurs acceptèrent de revenir à la table de négociation et les discussions ont commencé réellement.

Le 13 mars, un premier schéma était élaboré. Il prévoyait la constitution d'une structure mixte, entre le syndicat et les patrons, et la création d'une école de formation des dockers. « De cette façon, s'exprima un des patrons d'une société de manutention, toutes les questions sociales seront réglées par les dockers. Nous, on ne s'occupera que des questions commerciales. Chaque société manutentionnaire s'engagera à verser chaque mois salaires et charges sociales pour les cent quinze dockers embauchés (quinze bénéficiant du plan social). »

Atlantique Service Maritime, société mixte à 58 % aux dockers et 42 % aux manutentionnaires, fut donc créée pour gérer le travail des dockers mensualisés et occasionnels; le BCMO local sera reconstruit et géré par informatique ; notre école de la manutention portuaire, la première en France, a été reconnue par la Communauté européenne et se verra bientôt dotée d'un nouvel immeuble.

Nous nous sommes sortis sans trop de dommages du piège que nous tendaient pouvoirs publics et patronat. La communauté de travail a été maintenue, c'est-à-dire qu'à Saint-Nazaire les ouvriers dockers travaillent dans le même esprit aujourd'hui qu'hier, en s'adaptant aux changements technologiques ; par exemple, la convention collective de fin 1992 institue quatre catégories de dockers, alors que, grâce à notre école, nous allons former des dockers polyvalents.

Peut-être n'aurait-il pas été possible d'appliquer des solutions analogues partout, dans tous les ports de France — mais un peu de réalisme et d'esprit de responsabilité aurait permis d'éviter le démantèlement qui s'opère aujourd'hui dans l'organisation du travail des dockers. On nous reprochera d'avoir mis la main dans la cogestion. Nous entendons bien exploiter cette situation pour développer le port de Saint-Nazaire et regagner des parts de marché.

**— Que s'est-il passé ailleurs ?**

— Dès que la loi fut votée par le Parlement et promulguée le 9 juin 1992, la Fédération vira à 180 degrés et appela à négocier port par port, évidemment dans les plus mauvaises conditions possibles puisque la loi était votée.

C'est entreprise par entreprise que la mensualisation fut signée et, avec ce démantèlement de la communauté des dockers de chaque port, s'ouvre la possibilité non plus d'un seul syndicat de dockers mais de plusieurs syndicats d'entreprise de manutention. De plus, cette réforme imposée s'applique avec difficulté... »

RECONSTRUIRE LE DIALOGUE

**— Avez-vous fait savoir à la Fédération que vous souhaitiez reprendre contact avec elle ? Que vous étiez toujours un syndicat de la CGT ?**

— Bien sûr, et beaucoup de responsables de l'ancienne direction sont partis en préretraite ou bien en départs volontaires, ce qui pourrait rendre les choses plus faciles. Il est nécessaire, néanmoins, que chacune des parties s'exprime sur le conflit et son déroulement. Il est indispensable également que le syndicat de Dunkerque soit associée au débat avec la FNPD.

**— Penses-tu qu'un papier dans notre bulletin syndical pourrait faire avancer les choses ?**

— Sans doute, sans doute...▲

## DÉMOCRATIE SYNDICALE

**Il est à souhaiter que les blessures dues aux conditions particulièrement sévères du conflit se referment et que les rancunes s'apaisent.**
**Nous croyons pouvoir affirmer que les syndicats mis à l'écart de la CGT pendant les mois de l'affrontement, celui de Saint-Nazaire et celui de Dunkerque, se considèrent encore comme membres de la Confédération. Ils sont prêts à revenir à une situation syndicale normale, à la condition expresse qu'ils soient acceptés tous deux comme acteurs de la vie confédérale. Récemment les dockers de Saint-Nazaire n'ont pu se rendre à une réunion d'explication et de réorganisation, placée sous l'égide d'une secrétaire confédérale, parce qu'ils n'étaient pas sûrs que les camarades de Dunkerque pourraient être reconnus comme des adhérents à part entière de la CGT.**
**Cégétistes, mes frères, encore un effort pour être pluralistes !**