DU COMBAT POUR GAGNER

zontale », plus rapide et qui réduit considérablement l'utilisation des grues.

LA LOI DU 6 SEPTEMBRE 1947

— Pourrais-tu nous résumer rapidement la loi qui fondait, depuis plus de quarante ans, le statut des dockers ?

— Adoptée le 6 septembre 1947, cette loi organise l'exclusivité du travail de manutention sur les ports du domaine public maritime aux ouvriers dockers. Ces derniers sont embauchés à la vacation dans le cadre des bureaux centraux de la main-d'œuvre (BCMO). De ce fait, ils sont, plutôt ils étaient dans un statut d'intermittent.

La solidarité professionnelle était mise en œuvre et gérée, sur un plan national, par la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (Cainagod), caisse alimentée par une contribution de tous les employeurs égale à 15,5 pour 100 des salaires payés aux dockers travaillant. Cette caisse permet de faire face aux dépenses de fonctionnement des BCMO et de verser une indemnité de garantie aux dockers qui ne sont pas employés.

Il importe de remarquer que, si on parle souvent, très souvent même, du monopole des dockers sur les ports, on oublie quasiment toujours le deuxième monopole de la profession, à savoir les sociétés de manutention, qu'on appelle aconiers dans le Midi, qui ont seules, d'après la loi de 1947, le droit d'intervenir sur le domaine public maritime et de contracter avec les transporteurs.

Les « manutentionnaires », dans le conflit, avec leur fédération patronale, l'Union nationale des industries de manutention (UNIM), ont tout fait pour radicaliser les positions respectives et faire en sorte que ce soit le Parlement qui légifère, loin des ports et des conditions d'exploitation réelles. Ils avaient jugé avec pertinence qu'une négociation port par port leur serait moins favorable qu'une loi votée sans concertation par un Parlement aux ordres. De ce point de vue, le jusqu'au-boutisme de la direction de la Fédération — jusqu'au-boutisme d'ailleurs rapidement essoufflé, comme on le verra — les a favorisés. Mais j'anticipe peut-être un peu...

LE PROJET DE MODERNISATION DE LA MANUTENTION PORTUAIRE

Gilles Denigot expose ensuite les diverses étapes de l'élaboration et de la présentation de la nouvelle loi concernant les dockers.

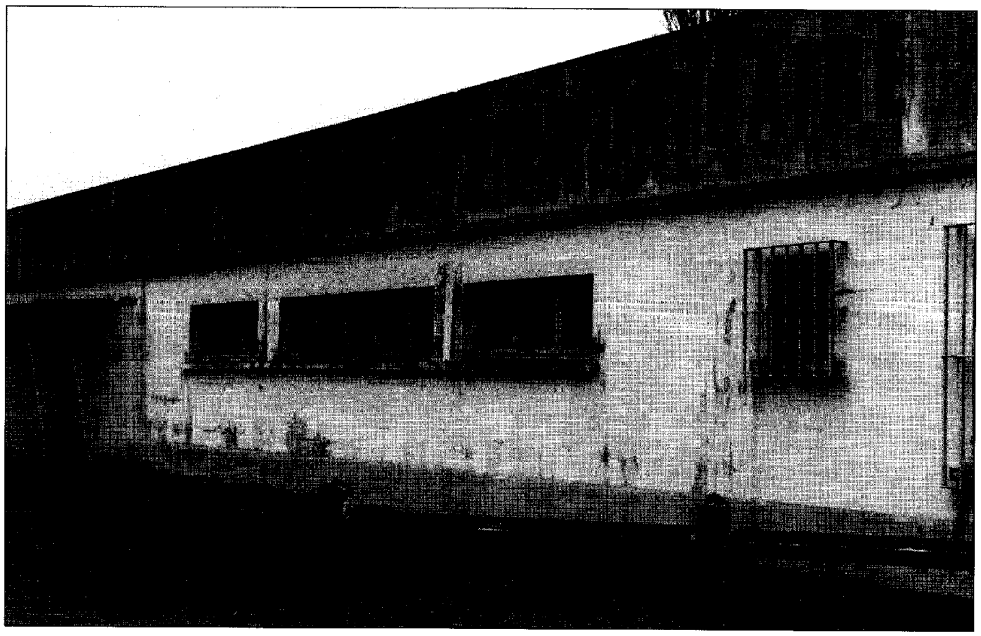
— Déjà, lorsque Rocard était Premier ministre, des réunions eurent lieu entre divers fonctionnaires, des hommes politiques, des représentants des manutentionnaires et Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la Mer. L'objectif recherché était d'accroître le trafic portuaire dans les ports français et donc de réduire les coûts de traitement des marchandises.

Dès lors, des solutions étaient possibles, notamment la gestion de l'emploi port par port. Le long conflit des dockers de Dunkerque sous Delebarre, ministre des transports, a servi de détonateur à tous ceux qui voulaient la réforme.

Le projet, qui devait devenir la loi du 9 juin 1992, fut rendu public par Jean-Yves Le Drian le 28 novembre 1991.

L'objectif était de transformer les dockers en salariés mensualisés compatibles avec une logique d'entreprise, c'est-à-dire faire disparaître le plus possible le statut d'intermittent et réduire au minimum le rôle des BCMO, des bureaux d'embauche, et démanteler le système centralisé au niveau national d'indemnité de garantie.

...



Le BCMO : l'actuel bâtiment de la « permanence » des dockers de Saint-Nazaire.

---

de Saint-Nazaire — ; la réunion est courtoise et d'écoute ; les arguments de part et d'autre sont discutés.

9 janvier 1992, réunion des secrétaires et des délégués de tous les ports à Montreuil ; le secrétaire de Saint-Nazaire exprime son désaccord ; on lui répond par des invectives et plusieurs intervenants souhaitent qu'il s'en aille. La délégation de Saint-Nazaire quitte la séance.

Dès lors, faute d'une entente possible syndicalement, le syndicat des dockers de Saint-Nazaire décide de rechercher une solution locale ; à cet effet, il engage des négociations avec les huit entreprises locales de manutention ; chacune des deux parties échangent un projet.

Fin janvier, les « manutentionnaires (1) » refusent de discuter du projet présenté par le syndicat nazairien.

Le syndicat, un peu plus tard, après avoir constaté que les employeurs continuaient la politique de la chaise vide, annonce qu'il a pris la décision de constituer une entreprise de manutention (2), dont les cent trente dockers sont actionnaires, et qui s'adressera directement aux transporteurs qui affrètent les navires et concurrencera les huit sociétés déjà existantes.

Après avoir pris avis de leur fédération patronale, les manutentionnaires acceptent de reprendre les discussions le 13 février 1992.

13 mars 1992, un mois plus tard, l'essentiel d'un accord est trouvé ; il prévoit la création d'une structure économique mixte et d'une école de formation