

informations correspondance ouvrières

Regroupement Inter Entreprise

SOMMAIRE

GRANDE-BRETAGNE

Les dockers et la grève du zèle.

LETTRE DE GRECE

FRANCE

- informations d'entreprise
- liaisons
- discussion

ESPAGNE

- les luttes de 64

NOTES DE LECTURE

- Stratégie ouvrière et néo-capitalisme

DISCUSSION

- réponse à Noir et Rouge.

ESPAGNE

- un tract de la base

PUBLICATIONS

LE NUMÉRO

mensuel

0.50 Fr

NUMERO 34

DECEMBRE 1964

Grande-Bretagne

LES DOCKERS /

La combativité des dockers anglais reflète la situation de tout le mouvement ouvrier anglais (1) : les travailleurs luttent sur deux fronts, le patronat d'un côté qui veut accroître l'efficacité des docks par la modernisation des techniques par un bouleversement des horaires et des salaires; les syndicats d'autre part, les chefs syndicaux se trouvant au gouvernement (certains sont ministres) et pouvant jouer pleinement leur rôle de transmission entre le patronat et les travailleurs.

Les discussions sur les salaires dans lesquelles les patrons liaient augmentations et réformes étaient dans l'impasse depuis longtemps. La proximité des élections incita en septembre les leaders syndicaux (du syndicat unique des Transports - T.G.W.U.) et les employeurs à discuter, ceux-ci proposèrent un accord provisoire de salaire (12 shillings 1/2 par semaine pour le travail au temps et 3,50% pour le travail aux pièces), cependant qu'une commission provisoire paritaire -syndicats-patrons- s'occuperait de l'amélioration du rendement, du recrutement de nouveaux dockers et de la généralisation de l'emploi d'équipements mécaniques.

Le 7 octobre, les délégués syndicaux refusèrent ces propositions. Comme le soulignait le Financial Time " S'ils l'avaient accepté, les dockers l'auraient refusé. Les docks sont seulement un exemple extrême du fait que la portée d'un accord de salaire entre le gouvernement et les syndicats restera limité tant que les travailleurs ne seront pas organisés fermement ". (8/10/64). (remarquez le sens donné au mot organisé, qui signifie faire entrer les travailleurs dans une organisation pour les soumettre à une discipline, sens que l'on retrouve dans la bouche de tous les dirigeants, patronaux, financiers, syndicaux, partis, quelle que soit leur étiquette).

La "sagesse" des délégués s'expliquait aisément : le 6 octobre une grève sauvage avait éclaté, groupant 1/3 des dockers : 20.000 dockers de Londres, Liverpool, Birkenhead et Hull, y participèrent pour appuyer une demande de 25 shilling par semaine (17.50) pour le travail au temps, et 5% pour le travail aux pièces. Le double de ce qu'offraient les patrons avec conditions.

Le samedi 10, à Londres, à un meeting non officiel convoqué par un comité de liaison non officiel, il fut discuté de l'action à mener et affirmé qu'aucun marchandage ne serait accepté et que l'augmentation devrait partir rétroactivement de mars, date du dépôt de la revendication. Deux autres meetings semblables se tenaient à Liverpool. Mais comme les dockers n'avaient qu'une confiance limitée dans les syndicats, leurs affirmations étaient suivies d'actions précises, toujours parties de la base :

- depuis 11 semaines (juillet) les dockers de Glasgow faisaient la grève du samedi et ont finalement accepté le 11 octobre de faire deux heures supplémentaires le vendredi mais de continuer à être libres le samedi s'ils le voulaient.

(1) Ceux que la question intéresse peuvent lire un article sur la longue grève de 1955 dans Socialisme ou Barbarie - N° 18 - janvier-mars 1956.

- 2.000 dockers et 120 grutiers de Southampton déclenchent une grève perlée, accompagnée d'une grève des heures supplémentaires, la forme, la durée, le moment des actions sont décidées par la base; cela dure 9 jours avec une reprise le 14 octobre pour 24 heures pendant que se déroulent des entretiens entre shop-stewards (délégués), chefs syndicaux et dirigeants des docks.
- ce même 14 octobre, des porte-parole "non officiels" annoncent au moment où de nouveaux pourparlers sont envisagés, une grève du zèle (I) si les revendications ne sont pas satisfaites.
- le 19 octobre, le comité "non officiel" lance un appel à une grève d'avertissement d'une journée pour le jeudi 22, qui sera suivie d'une grève du zèle illimitée. Ceci est approuvé à Londres à un meeting "sauvage" suivi par 4.500 dockers.

A ce moment l'offensive se déclenche contre les dockers:

- le ministre du Travail, Gunter, travailliste, ex-syndicaliste déclare: " Dans les circonstances actuelles, la grève sauvage est la négation de tout le principe des négociations collectives et peut seulement conduire à l'anarchie. Je condamne énergiquement une telle action qui ne profite ni aux travailleurs, ni à l'industrie à laquelle ils appartiennent ".
- les journaux essaient d'intoxiquer les dockers; la grève perlée ne serait pas suivie, il y a des divisions, elle coûtera cher à ceux qui travaillent aux pièces, les dockers de Southampton et Liverpool n'ont pas répondu en vue de la constitution d'un comité de liaison des ports.
- il faut croire que le mouvement est suffisamment fort puisque pour ne pas perdre totalement la face, le syndicat des dockers (TGWU) annonce le 20 octobre, deux jours avant la grève sauvage d'une journée, une grève "nationale officielle" (sic) dans six semaines, c'est-à-dire début décembre.
- parallèlement (tout est bien orchestré) le ministre du travail déjà cité, annonce la création d'une commission d'enquête sur l'ensemble du travail dans les docks; et le patronat propose une augmentation supplémentaire de 3,4% pour les dockers gagnant moins de 12 L. par semaine.

Ce sont les grandes manœuvres habituelles de division. Les dockers se réunissent (toujours des meetings non officiels) et décident d'annuler la grève du 22 mais de maintenir la menace de grève du zèle. Les chefs syndicaux marchent à pas feutrés et cherchent à justifier leur "manque d'autorité". " Les leaders syndicaux sont très soucieux de ne rien dire qui puisse être interprété comme une faiblesse " (déclaration de Cousins - chef du syndicat TGWU et ministre travailliste). Ils essaient de récupérer la base. Peine perdue. A un meeting officiel, le 21 octobre à Tilbury (Londres) 200 dockers sur les 500 présents quittent la réunion lorsque Freeman, leader TGWU, parle de "groupes irresponsables menant la lutte non officielle ". Quelques heures plus tôt 1500 dockers avaient suivi un meeting "non officiel".

(I) voir à la suite les instructions issues de la base sur la grève du zèle.

Il faut croire que les syndicalistes-ministres ont réussi quelque peu, puisque Gunter, le ministre du travail, reçoit le 22 de l'Association nationale des industriels anglais (NABM) un télégramme qui le "félicite chaudement pour sa prompte intervention dans le conflit des docks et exprime l'espoir qu'une proche solution sera trouvée aux difficultés qui entravent sérieusement notre effort d'exportation". Le principal négociateur syndical Tin O' Leary déclare de son côté "Evidemment, nous désirons un arrangement et non pas combattre". Et le 25 octobre, à un meeting officiel à Liverpool (Merseyside) suivi par 100 dockers sur 12.000, un autre bonze déclare: "si un appel officiel pour la grève en décembre est lancé, j'espère que les dockers se tiendront derrière leurs leaders".

Toute cette mise en scène n'empêche pas les dockers de continuer à se battre: à Londres, le 24 octobre, les dockers du Royal Group refusent le travail du week-end et font la grève des heures: 15 navires attendent dans l'estuaire de la Tamise.

La commission d'enquête dite commission Devlin est à l'oeuvre. Le 20 novembre, elle dépose ses conclusions: 19sh 2d. d'augmentation (temps) (10%) et 5% (pièces).

Cette "recommandation" est acceptée par les employeurs et les syndicats réunis en commission paritaire nationale le 25 novembre, à effet du 30 novembre: donnant leur accord, les leaders syndicaux ont assuré que la grève du 1^o décembre n'aurait pas lieu et qu'ils feraient tous leurs efforts pour faire reprendre les heures supplémentaires, particulièrement pendant le week-end.

Reste à savoir si les dockers accepteront. Un autre aspect essentiel abordé dans les discussions entre dirigeants reste dans l'ombre, c'est celui de la réorganisation du travail dans les docks pour une meilleure efficacité.

Nous reviendrons sur cette grève, et sur d'autres grèves sauvages, le déroulement des faits montre clairement, sans qu'il soit besoin d'insister, que les dockers se battent seuls, face à une coalition de dirigeants patronaux, politiques syndicaux, qui eux, parlent tous le même langage.

quand la base règle la grève du zèle

Le texte qui suit est la traduction littérale d'un tract diffusé à des milliers d'exemplaires à un meeting des dockers de Londres et envoyé aux autres dockers de Londres, Hull, Manchester, Grimsby, et Southampton. Il émane de la base et a été présenté par le Financial Times (9/9/64) comme "un guide non officiel pour la grève du zèle, pour être utilisé si la présente impasse se transforme en guerre ouverte". (il s'agit d'une lutte pour les salaires).

Equipes à bord des navires:

- 1- ne pas s'occuper des appareils ou des mâts de charge.
- 2- aucun travail tant que les panneaux ne sont pas tous bien rangés
- 3- toutes les échelles dans les cales doivent être stables et en bon état.
- 4- toutes les passerelles doivent être amarrées et tous les garde-fous en place.
-
- 6- tous les navires chargés de manière à garantir la sécurité maximum
- 7- aucun treuil ne doit être utilisé s'il montre une déféctuosité, même légère.
- 8- aucun treuil ne doit être utilisé s'il ne possède un système de protection pour celui qui le conduit.
- 9- toutes les grues doivent être à l'aplomb du centre de la cale.