

Le fil rouge

200 de / 25



Mars 1990: les dockers de Rouen se rassemblent derrière la banderole du syndicat pour manifester

Sur les quais
**Les Dockers
de Rouen**

p4 à 12

**Les 100 ans
de l'Union
locale CGT
du Havre**

p13 à 16

**Construction
des
plateformes
pétrolières au
Havre**

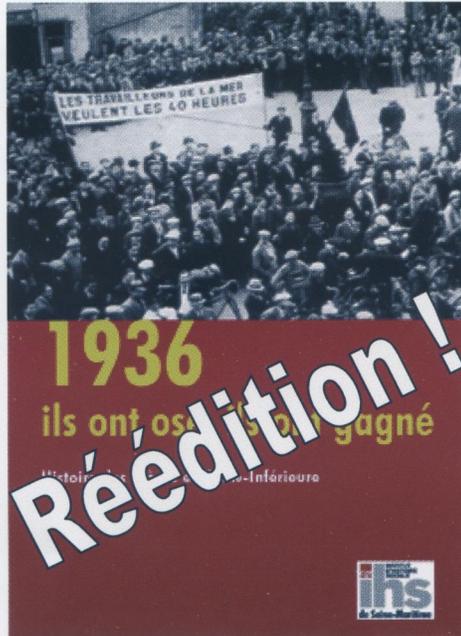
p 17 à 22

1936, ils ont osé ils ont gagné

Notre institut CGT a publié il y a un an un ouvrage collectif consacré aux **Grèves de 1936 en Seine Inférieure**.

Cet ouvrage a connu un vif succès. Initialement imprimé à 2000 exemplaires, il a été épuisé en fin septembre. Nous avons fait réimprimer l'ouvrage à 2000 nouveaux exemplaires !

Le mouvement prit naissance au Havre, le 9 mai, à l'usine aéronautique Breguet qui fabriquait des hydravions, pour la réintégration de deux ouvriers licenciés. Ayant obtenu satisfaction, cette forme de lutte victorieuse prit valeur d'exemple pour les travailleurs luttant contre les conditions de travail, de meilleurs salaires, les congés payés, les conventions collectives, qui serviront de modèle au Statut de la Fonction Publique (1947), et bien d'autres revendications.



De Rouen au Havre, de Dieppe à Elbeuf, peu de villes et de villages même, qui ne seront ébranlés par ce mouvement de masse et par son ampleur ! Évidemment ce livre ne s'arrête pas à la fin des grèves. Il raconte dans le détail ce qui suivit l'accord Matignon et les combats contre les patrons et les adversaires politiques, pour le faire appliquer, jusqu'à la dramatique journée nationale de grève du 30 novembre 1938 et la répression qui s'en suivit.

⇒ **Ouvrage de 100 pages, avec de très nombreuses illustrations.**

En vente directement à la Maison CGT (Union départementale) 26 avenue Jean-Rondeaux, à Rouen et dans les Unions Locales CGT.

⇒ **Commandez le livre « 1936, ils ont osé, ils ont gagné » par correspondance, au prix de 10€ port compris.**

Commande à adresser à « **Union départementale CGT, à l'attention d'Anna, 26 avenue Jean Rondeaux, 76108, Rouen Cedex** », accompagné d'un chèque de 10€ libellé à l'ordre de « **IHS-CGT-76** ».

2007

Soutenez votre institut et

Le fil rouge

L'Institut CGT d'Histoire sociale de Seine-Maritime vit essentiellement grâce aux moyens provenant de la cotisation annuelle de ses adhérents, et au dévouement de ses historiens bénévoles.

Si vous appréciez *Le fil rouge* soutenez l'IHS-CGT-76: **adhérez à notre association loi 1901.**

Faites connaître *Le fil rouge* autour de vous. Faites adhérer vos ami(e)s, votre syndicat, votre association, votre comité d'entreprise, votre municipalité, etc.

Si vous ne l'avez pas encore fait, pensez à Régler votre cotisation !

(Voir tarifs page 23)

Nous avons reçu le N°101 des



A noter à son sommaire:

1. Le billet d'Elyane Bressol
2. La vie des IHS: Des luttes et des femmes, thème de m'activité de l'IHS en 2007; l'histoire d'Antoinette.
3. Dossier: La CGT et le Programme commun (1961-1978) — André Narritsens,
4. Images: Le massacre de Charonne — Elyane Bressol.
5. Actualité: Le dimanche des travailleurs — Régis Regnault.
6. En débat: Regard sur l'immigration en France — Jean Magniadas.
7. Société: La CGT, les femmes et le temps de vivre (1962-1967) — Jocelyne George
8. Hommage: Livio Mascarello nous a quitté.

Sommaire

page 3:

Éditorial

Par Serge Laloyer

pages 4 à 12:

Sur les quais de Rouen

Les Dockers

Par Serge Laloyer

pages 13 à 15

Franklin un symbole

Du cercle ouvrier à la bourse du travail

Par Albert Perrot

page 16

Programme des festivités pour les 100 ans de l'Union locale CGT du Havre.

pages 17 à 22:

Histoire de la construction des plateformes pétrolières au Havre

Par Marius Bastide

page 23

Bulletin d'adhésion 2007

Le fil rouge

N°28, dixième année, édité par l'IHS-CGT-76.

Ont participé à la rédaction: Marius Bastide, Serge Laloyer, Albert Perrot. Mise en page: Gilles Pichavant.

Numéro d'émetteur: 522992

Imprimerie: SNEIP, 9 rue de la Grande Épine BP532, 76808, Saint-Étienne du Rouvray Cedex.

[Http://www.sneip.fr](http://www.sneip.fr)

Éditorial

Ce 28^{ème} numéro du Fil Rouge » retrace une partie de l'histoire de deux professions qui ont joué un rôle important dans le développement économique de la Seine-Maritime.

C'est la construction de plates-formes de recherche et de forage pétrolières pour la mer du Nord à laquelle participèrent plusieurs centaines de métallos du Havre et de Rouen. Ce sont les ouvriers dockers de Rouen qui ont assuré depuis des décennies l'activité portuaire.

Les uns et les autres ont mené d'importantes luttes pour sauver leur emploi, pour sauver le savoir-faire dont ils étaient porteurs, pour s'opposer au déclin voulu par un patronat qui, dans sa recherche de plus grands profits, a préféré délocaliser et abandonné des secteurs industriels performants, sans se soucier des conséquences sociales et humaines.

Ce ne furent pas les seuls secteurs industriels frappés: nous avons connu la disparition du textile, de la construction et de la réparation navale.

Aujourd'hui c'est l'aéronautique, la construction et l'équipement automobile qui sont menacés. Selon le MEDEF et les gouvernants ce serait le seul moyen d'éviter le déclin de notre pays et de faire face aux nouveaux défis de la mondialisation.

À les écouter, les travailleuses et les travailleurs devraient accepter l'abandon d'une partie de la législation sociale qu'ils ont acquise, la baisse de leur pouvoir d'achat et l'allongement de la durée du travail.

Les luttes relatées dans notre revue depuis 10 ans montrent que la question du plein emploi, du développement de la production, de l'investissement productif a trouvé son essor et permis les conquêtes sociales.

Ce fut vrai en 1936, après la 2^{ème} guerre mondiale, après les grèves de 1968.

Puisque les électeurs sont appelés à se choisir de nouveaux gouvernants pour les cinq années à venir il n'est pas inutile de rappeler que le moyen de faire face aux nouveaux enjeux économiques c'est d'assurer une bonne formation professionnelle, une autre politique de l'emploi et des salaires, un développement des services publics, la présence d'un fort secteur industriel innovant, diversifié et créateur d'emplois et de richesses nationales et non seulement la recherche du plus fort taux de profits pour les actionnaires, comme c'est le cas actuellement.

Cette politique économique et sociale nécessite le développement de nouvelles institutions donnant toute leur place aux représentants des salariés leur permettant d'influencer les choix économiques, d'investissement, de production.

Ces propositions sont au centre des préoccupations des salariés et du mouvement syndical.

Notre Institut les partage.

Serge LALOYER

Le port de Rouen

Sur les quais

Par Serge Laloyer

Au cours des dernières décennies, les activités portuaires ont glissé progressivement hors du centre de Rouen vers l'aval. Cette situation a été nécessaire pour construire des ponts, aménager des voies de circulation automobile. L'augmentation des tonnages des navires et la modification des types de transport, l'apparition des conteneurs ont exigé de nouveaux espaces vers l'ouest de Rouen.

Pour assurer son activité un port emploie plusieurs corps de métiers : les marins et officiers du remorquage, les lamaneurs, les personnels du Port Autonome, les grutiers, les ouvriers d'entretien des installations, du dragage du chenal, les dockers.

Dans cet article, nous nous intéresserons à la corporation des dockers.

En 1982, les autorités portuaires décidaient de mettre en place un nouveau lieu d'embauche des ouvriers dockers se trouvant plus près des lieux de travail à Grand-Quevilly. L'ancien lieu était implanté à l'endroit où en 2008 passera le 6^{ème} pont rive droite.

Avant d'être démoli, il servait de siège au syndicat CGT des ouvriers du port. Pour les salariés du port, ce bâtiment suffisamment imposant pour recevoir chaque matin 1 500 à 2 000 dockers, était appelé le Bureau Central de la Main d'Œuvre (BCMO). Construit après la guerre il fut complété en 1961 d'un foyer de restauration et de détente pour les ouvriers.

Pour des générations de dockers, ce n'est pas seulement le lieu d'embauche, c'est aussi le souvenir de durs combats pour défendre les conditions de travail, l'outil de travail, pour exprimer leur solidarité avec les peuples en lutte

pour leur indépendance, pour maintenir la paix.

Avec ces changements et le nouveau visage de la vie portuaire il nous a paru opportun de rappeler certains aspects de ces combats.

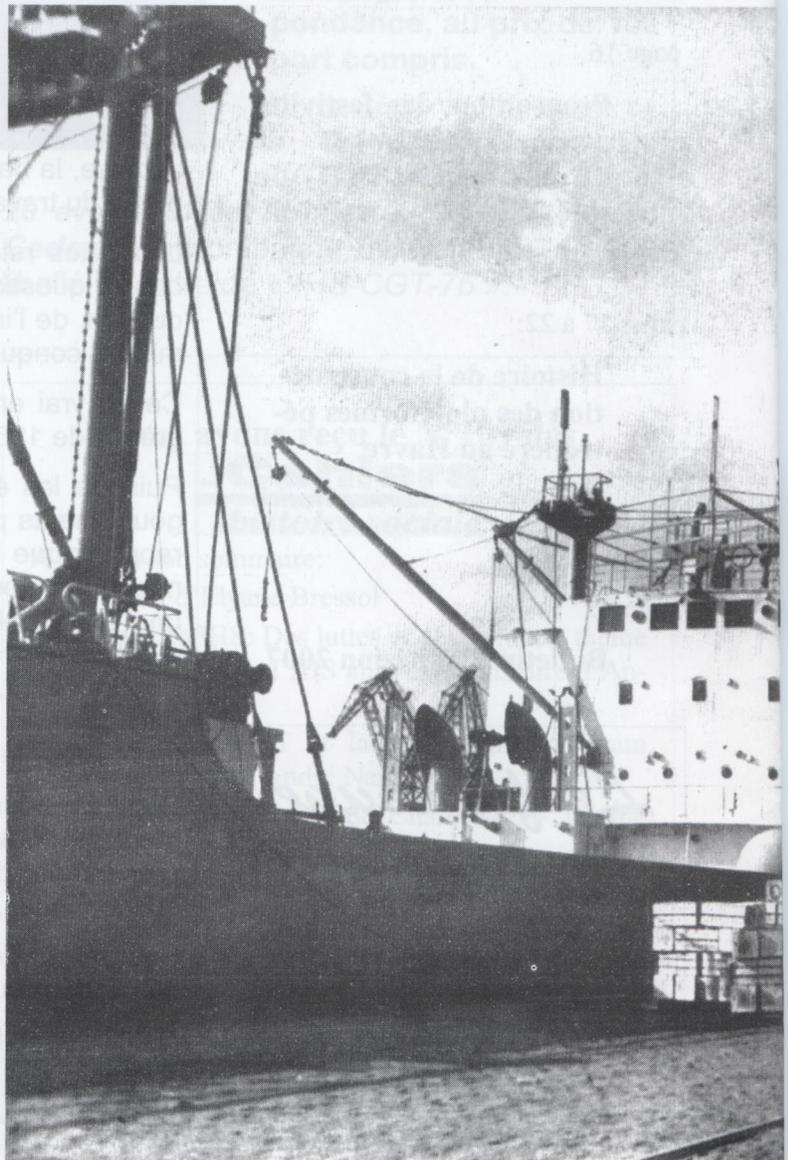
Profession dockers :

La profession, ses principes de fonctionnement, son statut sont souvent méconnus. Il nous a semblé utile de les faire connaître.

Au 19^{ème} siècle et jusqu'aux années 1930, l'ouvrier du port n'est protégé par aucune convention collective, et l'embauche, le salaire, sont établis selon le bon vouloir patronal. Il faudra attendre le 6 septembre 1947 pour que l'organisation du travail de manutention dans les ports soit réglementée par une loi.

La loi va instituer la reconnaissance de la profession en imposant aux patrons que les opérations de déchargement et chargement des navires ainsi que les opérations sur des terre-pleins ou sous les hangars, dans la limite du domaine public d'un port, soient effectuées par des ouvriers dockers titulaires d'une carte professionnelle.

Dans chaque port sera fixé le nombre maximum de doc-



kers professionnels (2 000 à Rouen). Si le trafic le nécessite, il sera fait appel à des occasionnels.

Pour assurer l'application et le contrôle de cette loi, a été créé un Bureau Central de la Main d'Oeuvre dans chaque port maritime. Cet organisme est paritaire, il est présidé par le directeur du port et comprend trois représentants des ouvriers dockers et de la maîtrise, trois représentants des entreprises de manutention.

Ce BCMO est chargé du contrôle de l'embauche, des classifications des ouvriers, de la répartition du travail entre dockers professionnels et des garanties en cas de chômage. La mise en place de ces dispositions a nécessité la création de services administratifs ainsi qu'un lieu permettant de rassembler quotidiennement les dockers pour l'embauchage et la répartition du travail, d'où la construction dans tous les ports d'un équipement adapté.

Ce rassemblement quotidien va permettre d'assurer la cohésion entre les ouvriers, la participation des représentants syndicaux à la répartition du travail. Leur présence au conseil d'administration du Port Autonome donnera une grande autorité au syndicat. Ce seront aussi des éléments de solidarité et d'unité de la profession. Dans le port de Rouen les dockers sont syndiqués à la CGT.

Le syndicat général des ouvriers du port.

Le syndicat général regroupe tous les ouvriers, les chefs de service dont beaucoup sont issus de la profession de docker, les contremaîtres ou chefs d'équipe, les pointeurs permanents.

Arrêtons-nous sur le fonctionnement du syndicat : pour les catégories autres que celle des dockers, elles étaient représentées par des sections catégorielles.

Une fois par an, les adhérents sont appelés à voter pour élire le conseil syndical. Daniel Brugot et Michel Pierre, deux responsables syndicaux expliquent (dans un article d'Éric Cuillaud des Cahiers du GRHIS) que le vote a lieu à bulletin secret pour une liste de 21 ouvriers composée de l'équipe syndicale sortante, complétée par une liste sur laquelle quiconque le souhaite peut s'inscrire, sous réserve qu'il soit syndiqué et à jour de ses cotisations.

Le conseil syndical élu comprendra 21 militants, 17 dockers et 2 membres de chaque section technique. Ils éliront un bureau à bulletin secret qui sera chargé avec le secrétaire général du fonctionnement du syndicat.

Le syndicat comprend les délégués aux litiges, les trois contrôleurs d'embauche au BCMO, le délégué aux œuvres sociales, le délégué à l'hygiène et la sécurité et un trésorier.

Il y a aussi les représentants syndicaux au conseil d'administration du BCMO et à la CAINAGOD (Caisse Nationale de Garantie des Ouvriers Dockers). Seuls les traitements du Secrétaire Général et du trésorier sont payés par l'organisation syndicale.

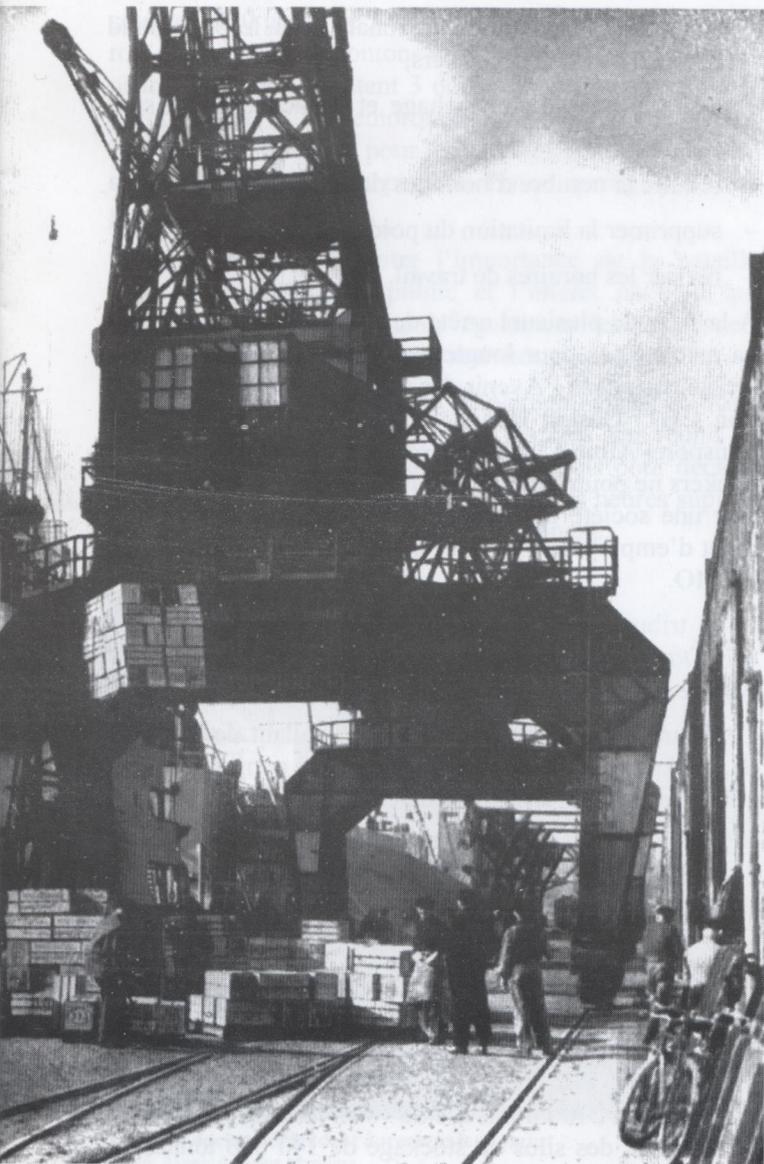
Les ouvriers sont convoqués en assemblée générale régulièrement. Si une décision ou prise de position devait être décidée, cela se faisait à main levée. Dans ces assemblées chacun pouvait s'exprimer en demandant la parole, la seule condition était d'être à jour de ses cotisations.

Le fort taux de syndicalisation résulte de plusieurs facteurs. Chez les dockers les relations d'homme à homme jouent pleinement, elles reposent souvent sur des liens familiaux et sur le fait que la puissance du syndicat est une garantie pour maintenir et améliorer l'acquis.

Sur le port « être docker, ça se mérite de père en fils ».

C'est la réponse de Michel Alexandre secrétaire général du syndicat CGT à une journaliste qui lui demandait comment on devient docker. Un ouvrier rajoutera « je suis heureux d'être docker, comme l'était mon père, ça plaît bien à mon fils qui travaille avec moi. Sur le port on a la liberté, la camaraderie, la solidarité ».

C'est cette philosophie qui fera la force du syndicat CGT et qui permettra de battre en brèche les mauvais coups du patronat et des gouvernements, qui arrachera des succès revendicatifs, qui permettra d'aider les travailleurs d'autres professions en lutte et d'assurer une solidarité efficace.



Dockers sur le port de Rouen en 1954

Photo Burchell — Revue de Rouen



A gauche Louis Vaubaillon, secrétaire du syndicat dans l'après guerre; A droite le local du syndicat après la Libération— archives du syndicat CGT des dockers de Rouen.

La camaraderie est indispensable pour pouvoir travailler en équipe, la solidarité, elle, se manifeste quotidiennement. Raymond Rooryk, un dirigeant du syndicat explique : « la mise en place des équipes s'effectue par routine: les jeunes prennent les postes les plus difficiles, les anciens, on leur attribue de préférence les travaux les moins pénibles. Toujours par solidarité, c'est un principe ».

C'est une profession qui a un grand esprit de responsabilité que même le patronat reconnaîtra. Un ancien président de l'Union Nationale de Industries de la Manutention déclarera « les dockers en une génération ont réussi une montée sociale unique dans les divers corps de métier, les dockers ont aujourd'hui un véritable pouvoir avec lequel il faut composer, mais ils ont acquis une maturité suffisante pour qu'on puisse discuter avec eux. Dans le respect réciproque des objectifs de chacun, un juste équilibre doit être trouvé entre l'amélioration de la situation sociale des dockers et l'amélioration de la technique de la manutention, domaine où les ports français sont en retard, bien que les dockers n'aient jamais fait opposition au progrès technique ».

Une fois n'est pas coutume que le patronat reconnaisse des qualités aux ouvriers, il est donc normal de le signaler.

Défendre le statut c'est défendre le port :

Avant d'aborder les luttes menées pour défendre le statut de 1947 qui régit la profession de docker, montrons comment s'effectue l'embauche quotidienne des ouvriers.

Chaque jour, dès 6 h 30, les dockers se rassemblent dans le hall d'embauche (BCMO) des équipes se forment autour d'un responsable de bordée. Dans des cabines installées autour du hall, les contremaîtres représentant les transitaires rythment la cadence d'embauche par le jeu de lumière rouge et verte installé sur la façade de la cabine. Rouge c'est fini, les ouvriers qui n'ont pas été embauchés vont pointer pour toucher une indemnité de chômage.

Cette indemnité leur est versée par la Caisse Nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD). Elle est

financée par une contribution patronale en pourcentage des rémunérations totales brutes payées aux dockers, le taux est fixé par arrêté ministériel. Il en est de même pour l'indemnité versée aux dockers professionnels, son montant est fixé par un arrêté.

Les attaques patronales contre la loi de 1947.

Le patronat portuaire n'a jamais accepté les garanties statutaires obtenues par la profession.

Prenant prétexte de concurrence internationale, de coût de la main d'œuvre des ports français présenté comme étant supérieur aux ports étrangers, de la nécessité d'harmoniser par le bas les salaires directs et indirects au nom de l'indispensable construction européenne. Aidé par les gouvernements successifs à partir de 1969, il tentera de modifier les conditions d'embauche et de rémunération des dockers.

En septembre 1969, le ministre de l'Équipement et des transports, les employeurs de manutention, les armateurs, les directions des Ports s'attaquent aux garanties statutaires. Leurs propositions sont :

- supprimer la cotisation patronale pour le plus grand nombre possible d'ouvriers,
- avoir le droit d'embauchage et de licenciement sans passer par le BCMO,
- réduire le nombre d'hommes dans les bordées,
- supprimer la limitation du poids par palanquée,
- réviser les horaires de travail.

A la suite de plusieurs arrêts de travail, le gouvernement va reculer, pas pour longtemps. Dès juin 1970, dans un article paru dans l'Avenir des Ports (journal de la fédération CGT) Gaston Henry explique que le ministre des transports Albin Chalandon se rend bien compte que les dockers ne pourront être embauchés tous les jours, il prévoit une société de main d'œuvre composée exclusivement d'employeurs, ce qui remet en cause le principe du BCMO.

A la tribune de l'Assemblée Nationale, il déclarera : « L'État doit se libérer d'un certain nombre de charges et faire appel à l'investissement privé ».

Les patrons iront dans ce sens en installant des moyens de stockage hors zone portuaire, ce qui permet l'utilisation d'une main d'œuvre ne relevant pas du statut des dockers.

Ce que vise le gouvernement, c'est la privatisation du domaine public que sont les quais, les hangars de stockage, les engins de levage. Ceci représente en 1970 pour le port autonome de Rouen : 13 500 mètres de quai, une zone d'occupation de 2 140 hectares et 7 258 hectares d'extension réservés entre Rouen et l'estuaire de la Seine.

Le port c'est 210 kilomètres de voies ferrées, 150 000 m² de hangars, des silos de stockage de 140 000 tonnes de



Le baby-foot a été financé par le syndicat archives du syndicat CGT

céréales, 210 grues de 3 à 150 tonnes de levage, 3 postes roll-on/roll-off, des pontons et side-loader pour les conteneurs auxquels s'ajoutent 3 docks flottants pour la réparation navale et les remorqueurs et engins de dragage, 21 000 m² de hangars pour les bananes dont le trafic sera supprimé au profit du port du Havre quelques années plus tard.

Cette énumération montre l'importance de la bataille pour protéger le bien public et l'intérêt national qui concernera les dockers mais également les personnels employés dans les différentes activités portuaires.

La bataille contre ces projets gouvernementaux va durer 9 mois. Dans le port de Rouen, les dockers sont réunis en assemblée générale plusieurs fois par mois pour décider des arrêts de travail, de la suppression des heures supplémentaires, du travail de nuit et du dimanche.



1990: les dockers défendent âprement leur statut Photo: Avenir de Seine Maritime



Appel à la lecture du journal de la CGT dans la salle d'embauche du BCMO — archives du syndicat CGT

Supprimer les heures de nuit et du dimanche c'est empêcher les navires de quitter le port, de pouvoir profiter de la marée donc de rester un ou plusieurs jours en plus à quai. Un navire immobilisé représente une dépense de 3 à 4 millions de francs par jour en 1972.

Au mois de novembre 1972 la fédération CGT des Ports et Docks pouvait déclarer : « le gouvernement, les banques Rothschild, Worms et des Pays-Bas qui dominent l'économie du pays en général et l'économie portuaire en particulier n'ont pas réussi leur mauvais coup grâce à l'unité de tous les ouvriers rassemblés autour de leur fédération »

Les patrons ne vont pas abandonner leurs projets, ils vont utiliser la presse pour faire passer l'idée que ce sont les exigences des dockers et des personnels des ports autonomes qui mettent en cause l'avenir portuaire du pays.

Le 28 novembre 1972, le journal *Le Monde* titrait « les armateurs dénoncent les grèves répétées des ouvriers de la manutention, ces grèves sont un arrêt de mort pour les ports français ».

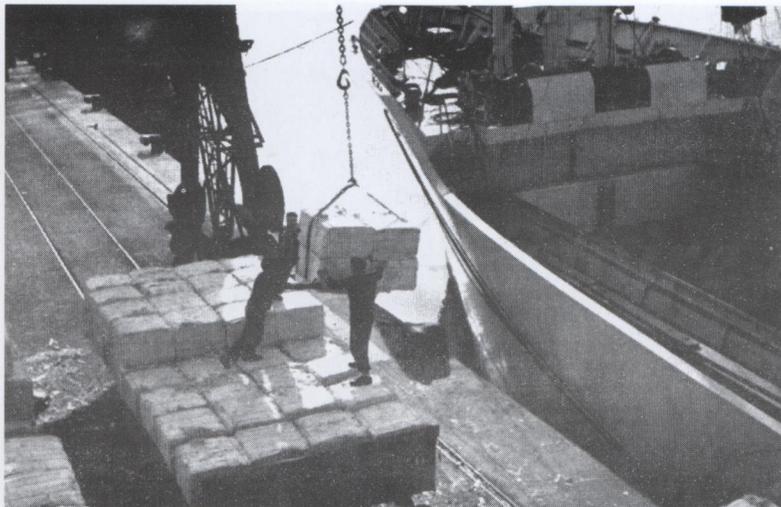
La lutte contre la privatisation des quais va se poursuivre, en septembre 1973, dans le port de Fos-Marseille, la société SOLMER fait décharger du navire « ORESTIA » 18 300 tonnes de manganèse sans employer de dockers ni de personnel du Port autonome pour conduire les engins de déchargement, c'est la première mise en application des orientations du ministre Chalandon. La riposte ne se fait pas attendre. Le 4 octobre la grève est générale pour 24 heures dans tous les ports du pays.

Faire échec à toute tentative patronale.

La lutte des dockers et du personnel du port (grutiers, conducteurs d'engins) va se poursuivre.

Le 16 octobre 1973 à l'occasion de l'inauguration du nouveau siège du Port Autonome par le ministre de l'équipement, débrayages et manifestations, du 29 octobre au 4 novembre suppression des heures supplémentaires.

Le 21 janvier 1974 suite au déchargement du navire « Lucy » par la SOLMER à Fos sans employer de personnel portuaire : nouvel arrêt de travail.



Chargements de pâte à papier sur le port de Rouen en 1954

La Revue de Rouen

Le gouvernement et l'U.N.I.M. (chambre patronale) poursuivent leurs objectifs qui sont de vider de son contenu la loi sur l'organisation du travail et la privatisation des quais. Le président de l'U.N.I.M. écrit dans un ouvrage intitulé « Droit social » : « la Fédération CGT entend être seul juge de l'amélioration de la condition ouvrière. Elle s'oppose à toute mesure, elle entend conserver toutes ses possibilités d'action, choisir le terrain de la lutte en s'opposant, quel qu'en soit le coût, à toute remise en question des rapports d'autorité. Du jour où l'ouvrier docker dépendrait véritablement d'un employeur il ne lui serait plus loisible de ne travailler à son gré, de faire pression sur le tas pour obtenir un avantage non contractuel et se moquer de l'horaire ».

Cette déclaration a le mérite d'être claire, le patronat veut en finir avec la loi de 1947 sur l'organisation du travail, l'emploi et mettre la main sur les équipements publics des ports.

Le 14 juin 1979 pendant une grève de 24 heures, le secrétaire du syndicat des dockers de Rouen, Michel Alexandre, déclarait aux journalistes : « Bien que l'UNIM prétende le contraire elle veut remettre en cause notre statut, elle parle de porter atteinte à la gestion paritaire du BCMO et réduire les effectifs. Nous demandons l'augmentation de l'indemnité de garantie des jours chômés. S'il y a trop de jours chômés dans l'année nous n'obtenons pas les 24 jours de congés payés, ni l'assurance d'avoir par la suite une retraite décente. »



La lutte pour les salaires, les conditions de travail.

Les luttes pour la défense du statut et contre la privatisation vont se conjuguer avec l'action pour les salaires en 1972. Les dockers obtiendront une revalorisation de 7,30 % du salaire de base et 4 % sur les primes de rendement. L'indemnité journalière de garantie (indemnité de chômage) va passer entre le 1^{er} novembre 1971 et le 1^{er} novembre 1973 de 31,20 F à 38,30 F ce qui représente 22,75 % d'augmentation.

Ils obtiendront une réduction du temps de travail de 15 minutes par vacation, à prendre sous forme de repos compensateur ce qui fera 30 minutes de RTT par jour.

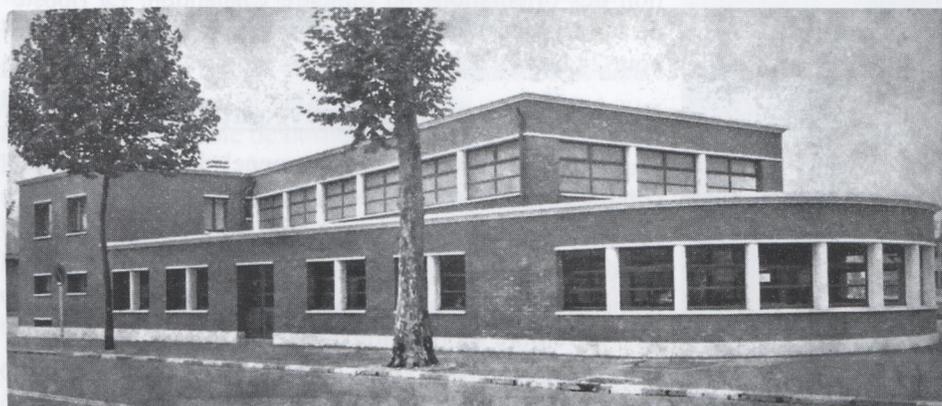
La formation, professionnelle représente un intérêt pour les dockers du fait des techniques nouvelles de maintenance. La CGT obtiendra de l'UNIM la mise en place des comités de formation professionnelle dans chaque port. A Rouen trois dockers deviendront des formateurs et formeront des ouvriers à de nouveaux métiers : conducteurs d'engins, utilisation de l'informatique.

Le détournement du trafic.

L'arrivée en 1981 de la gauche au gouvernement va être d'un court répit pour les attaques contre les dockers. Afin de diminuer les effectifs, le patronat va favoriser le détournement des trafics.

En 1983 la part des trafics maritimes détournés dans le trafic maritime français représente 3,5 % ; en 1987 elle est de 26,6 %.

Dans la même année sur 246 millions de tonnes de produits et marchandises importés, 15 millions



Foyer des dockers, fruit des luttes du syndicat CGT des dockers de Rouen construit en 1960

Revue de Rouen 1961

sont détournés vers l'étranger. Dans le port de Rouen, les effectifs dockers passent de 1 883 dockers en 1982 à 950 en 1989.

Les aléas du transport maritime sont d'une logique insondable, voire incompréhensible en termes économiques. Par exemple, 1 000 tonnes de papier journal fabriqué à la Chapelle d'Arblay sont dans un premier temps entreposées sur les quais du port de Rouen, manutentionnées par les dockers puis chargées sur des camions belges, transportées à Anvers et transbordées sur un cargo pour être livrées au Kenya.

Autres exemples : dans les années 1980-1989 les tubes d'acier fabriqués par Vallourec à Déville-lès-Rouen traversent le port sur des wagons, pour être livrés à Anvers qui les expédiera par bateau en URSS ; en 1989 Renault CKD implanté en bordure du port envoie 60 000 m³ de caisses de pièces détachées automobile en Afrique du nord et les fait transiter par Dunkerque.

Cette politique ne fera qu'accentuer le chômage sur le port, également sur d'autres activités et emplois indirects liés au trafic portuaire.

En 1991 sur proposition du gouvernement, au nom de la rentabilité et des normes européennes, la majorité du parlement modifiera la loi de 1947. Les dockers les plus âgés partiront en préretraite, d'autres seront licenciés, d'autres enfin auront un statut de travail lié à un employeur.

Cette « normalisation » programmée au plus haut niveau de l'État a été vécue par les dockers de Rouen comme la volonté d'en finir avec une corporation syndiquée dans sa totalité à la CGT.

Patronat et pouvoir politique ont brisé la résistance des dockers de Rouen et des autres ports en mettant en cause l'intérêt économique des localités portuaires et l'emploi.

La solidarité internationale : une lutte permanente sur le port.

Nous ne traiterons pas de tous les combats menés par cette profession. Nous ne nous sommes intéressés qu'aux manifestations de solidarité des dockers pour aider les peuples en lutte pour leur indépendance, les libertés démocratiques, contre la guerre.

Cette solidarité internationale puise ses racines dans les liens que les ports créent par leur activité avec tous les peuples et pays du monde. Rouen c'est 60 lignes régulières avec l'Europe du nord, l'Afrique du nord et de l'ouest, l'océan indien, l'Amérique.

Dès le début du 20^{ème} siècle, les ouvriers de port ont été associés aux actions des syndicats CGT et des Travailleurs de Seine Inférieure pour défendre la paix. En 1927 c'est la lutte pour exiger la levée de la condamnation à mort de Sacco et Vanzetti, deux militants américains menacés de la chaise électrique. En 1929 pour soutenir la



Fidèle à sa tradition, le syndicat des dockers s'implique, évidemment, dans la lutte contre la Guerre du Golfe et pour la Paix en 1990 — photo de l'Avenir de Seine Maritime.

jeune République des Soviets en Russie. Au congrès de la CGT-U les 15 – 21 septembre le secrétaire du syndicat des dockers Engler intervient : « à ce congrès nous pouvons affirmer que dans les ports de France comme à Rouen, il nous est arrivé à plusieurs reprises de refuser d'embarquer les munitions à bord de navires à destination des États qui entourent la Russie ».

Pendant la guerre civile espagnole, les dockers de Rouen prendront leur part dans le soutien aux Républicains espagnols.

Contre la guerre.

Dès 1949 ils s'opposeront à la guerre que mène la France en Indochine. Le 11 janvier 1950 le syndicat réunit en assemblée générale les 2 000 dockers et fait adopter le principe de ne pas débarquer le matériel de guerre américain. En 6 mois, ils refuseront 17 fois de décharger du matériel de guerre. Le 19 mars ils refusent de charger sur le « Bifrost » du matériel de guerre destiné à des essais dans les pays scandinaves.

Le 28 février 1950, le gouvernement de Georges Bidault envoie les CRS et l'armée sur le port pour décharger des armes : les dockers se mettent en grève. Le pouvoir fait appel aux soldats du 8^{ème} bataillon d'infanterie, les jeunes appelés, contraints d'accomplir le déchargement des armes du « Hellen » et du « Leoville », se cotisent et versent leur solde (3 200 F) au fonds de solidarité créé par l'Union départementale CGT pour aider les grévistes. Le 8 mars la majorité de l'Assemblée Nationale vote une loi contre « le sabotage et l'atteinte au moral de l'armée ». Il en faudra plus pour impressionner les ouvriers du port.

Le 10 mars nouveau refus de décharger le « Fronsac » venu d'Angleterre avec une cargaison d'armes.

Le 10 mai 1950 à nouveau le cargo « Hellen » accoste avec 30 tonnes d'armes, les dockers refusent de le décharger. Les travailleurs (grutiers) des ateliers de réparation des Ponts et chaussées (aujourd'hui port autonome) sont réquisitionnés par le préfet avec menace en cas de refus de plusieurs mois de prison. La riposte est immédiate : la grève est unanime.

Le 19 juin pour la 20^{ème} fois depuis 1949 les dockers refusent de décharger les soixante tonnes d'armes du « Pomerol ».



Le syndicalisme dockers: une grande pratique de la démocratie. A gauche Jacques Delahaye, secrétaire du syndicat, à côté d'André Rock, ancien secrétaire du syndicat, et de Gaston Henri, secrétaire de la Fédération CGT des Ports et Docks au début des années 1980 — Archives du syndicat

Le 3 juillet voilà le « Hellen » qui une fois de plus fait son entrée chargé de 120 tonnes d'armes en provenance des USA, malgré les pressions de la direction du port qui supprime le salaire garanti, les dockers ne déchargeront pas le navire.

Dans les mois qui suivent, le « Fronsac » tentera de faire décharger 30 tonnes d'armes et de munitions et devant le refus des dockers de Rouen, il fera comme le « Pomerol » il tentera le coup au Havre, les dockers refuseront, il en sera de même à Dieppe.

Le 20 juillet 1954 c'est le cessez le feu en Indochine. Les peuples du Vietnam, du Cambodge et du Laos en ont fini avec le colonialisme français, les ouvriers du port comme les travailleurs des autres professions ont été partie prenante de cette victoire contre la guerre et pour le droit à l'autodétermination de ces peuples.

Paix en Algérie !

Le 1^{er} novembre 1954 une nouvelle guerre d'indépendance commence en Algérie, elle durera huit longues années. Seule la CGT en tant qu'organisation syndicale, va affirmer dès le début du conflit son soutien aux aspirations d'indépendance du peuple algérien.

Des milliers d'actions sous des formes diverses, grèves, manifestations, opposition au départ des soldats rappelés vont montrer dans tout le pays et en Seine-Maritime la volonté des travailleurs, des enseignants, des étudiants, de diverses organisations de jeunesse, de partis politique (PCF, PSU), d'intellectuels, d'en finir avec ces guerres coloniales et de respecter le droit des peuples à s'émanciper et à décider eux-mêmes de leur destin. Les ouvriers du port de Rouen seront partie prenante de cette longue et difficile lutte.

Le 6 octobre 1955 ils participeront à une manifestation de solidarité organisée par la CGT et le PCF pour soutenir les rappelés de la caserne Richepanse retranchés dans leur caserne pour s'opposer à un départ au Maroc. La répression s'abattra sur les manifestants. Cette lutte durera 3 jours avant que les soldats soient embarqués dans des camions encadrés de CRS. Dix-huit soldats seront arrêtés et neuf inculpés.

Les 12 et 17 mai 1956 les dockers de Rouen refusent de charger du matériel de guerre à destination de l'Afrique du nord. Menacés de sanction, le port se met en grève.

Les corps des soldats morts dans les combats rentrent en France par bateau. À chaque fois qu'un navire arrivera en provenance d'Algérie porteur d'un cercueil de militaire, les dockers arrêteront le travail sur le bateau et refuseront le déchargement.

Le 24 avril 1961, les ouvriers du port arrêteront le travail pour la Paix en Algérie et contre les agissements de l'OAS.

Le 19 mars 1962, le cessez le feu est décrété en Algérie, le peuple algérien a obtenu son indépendance. La France en a fini avec les guerres coloniales. Les pays d'Afrique noire obtiennent leur émancipation.

Pas de pause pour la solidarité.

Le 19 juillet 1966 le syndicat appelle les dockers à manifester leur soutien aux Vietnamiens en lutte contre l'agression de l'armée américaine en ces termes :

« Vous avez le 4 et le 16 juillet 1966 sur le terre-plein d'embauche, écouté avec la plus grande attention, les prises de parole des camarades Rooryck Raymond du syndicat général des ouvriers du port de Rouen, de Georges Hacquet, secrétaire de l'Union locale de Rouen et de Marcel Letessier secrétaire de l'Union départementale sur la situation dramatique actuelle au Vietnam.

Après avoir pris conscience de l'extension que pourrait prendre la guerre du Vietnam sur le plan mondial, suite aux bombardements des populations civiles de Hanoï et de Haiphong ainsi que de nouvelles troupes envoyées dans ce pays de façon à opprimer ce peuple qui n'aspire qu'à la paix et la liberté, vous avez voté dans une résolution au cours de la prise de parole du 4 juillet 1966, de mettre tout en œuvre à chaque fois que cela sera jugé nécessaire pour que le gouvernement français exige du gouvernement américain, la cessation de la guerre au Vietnam et le retrait immédiat des troupes américaines de ce pays.

C'est pourquoi, aujourd'hui 20 juillet 1966, 12^{ème} anniversaire des accords de Genève, à l'appel de votre syndicat, vous arrêterez tous les travaux du port sans exception ce matin de 10 heures à 10 heures 30 et cet après-midi de 14 heures 30 à 15 heures.

Cela pour que le gouvernement français exige du gouvernement américain : La cessation des bombardements contre la république démocratique du Vietnam, la fin de l'agression américaine contre le peuple du Sud Vietnam, et l'application stricte et complète des principes des accords de Genève du 20 juillet 1954 garantissant l'indépendance, la souveraineté et la réunification du Vietnam. »

Le 12 septembre 1967 une délégation des syndicats du Nord Vietnam conduite par son président Huang-Quoc en visite en France pour remercier la CGT, le PCF et le mouvement de la Paix du soutien qu'ils assurent à son peuple, a exprimé le désir de rencontrer les dockers de Rouen. A 6H 30 ils seront 1 500 dockers rassemblés de-



A gauche Michel Alexandre, le secrétaire prend la parole au congrès du syndicat. —Archives du syndicat des dockers

vant le BCMO. Ils ont répondu à l'appel d'André Rock, secrétaire général du syndicat qui dans un tract déclarait : « *Au moment où l'agresseur américain, sans souci des vies humaines, pratique la surenchère de l'escalade, une délégation syndicale de la République Démocratique du Vietnam est à Rouen. Connaissant la traditionnelle position des dockers en faveur de la paix elle a exprimé le désir d'avoir un contact humain avec vous.* » Lors du meeting, André Rock rappellera que 38 fois les dockers de Rouen ont refusé de charger ou décharger du matériel de guerre. La délégation vietnamienne sera reçue dans la journée dans les locaux de l'Union départementale CGT, en présence de plusieurs centaines de militants, où Bernard Isaac secrétaire général, et Léon Mauvais secrétaire confédéral réaffirmeront le soutien des organisations de la CGT.

Le lendemain, la délégation se rendra au Havre où elle sera accueillie dans le hall de la gare par près de 1 000 travailleurs havrais. La visite se terminera par une entrevue avec René Cance, maire communiste du Havre.

Un mois plus tard le 20 octobre 1967, les ouvriers portuaires seront appelés à cesser le travail à 17 heures pour assister au meeting de solidarité, place des Emmurées à Rouen, organisé par le Mouvement de la Paix, la CGT et le PCF.

Samedi 16 mars 1968, nouvel arrêt de travail à 16 heures pour « *que la juste cause d'un peuple soit respectée, pour que le droit triomphe de l'ignominie* » déclare la direction syndicale en appelant les ouvriers à participer à la manifestation de soutien au Vietnam organisée par plusieurs organisations. Cette solidarité se poursuivra jusqu'à la fin du conflit ce qui a valu une reconnaissance particulière des autorités vietnamiennes. Le 29 juin 1972 à l'appel de la Fédération CGT des Ports et docks, journée d'action et de collecte de fonds. Hanoï enverra un télégramme de remerciements à la Fédération : « *Avons appris avec joie arrêts de travail par dockers à Rouen, Nantes, Nice, Bordeaux le 29 juin en signe de solidarité avec le peuple vietnamien – stop – apprécions hautement noble geste et considérons comme encouragement à notre lutte – stop – vous prions transmettre en notre nom aux dockers intéressés nos remerciements et salutations* » TACODO.

En septembre 1972, la Fédération des ports et docks remettait 7 000F collectés sur les ports aux représentants

du gouvernement provisoire révolutionnaire de la république du Sud Vietnam dont une délégation était à Paris pour les négociations avec les États-Unis.

Le chef de la délégation Le Trung Nam transmettait ses remerciements aux dockers en ces termes :

« *Notre chef adjoint de la délégation Nguyen Van Tien nous a transmis le chèque de 7 000 nouveaux francs que vous avez envoyé pour notre peuple en lutte contre l'agresseur américain. Nous voudrions profiter de cette occasion pour vous adresser, à vous et à tous les camarades nos sincères remerciements pour leurs activités constantes envers notre peuple* ».

Comme nous pouvons le constater les dockers ont joué un rôle important dans le formidable élan de solidarité sous les formes les plus diverses, en faveur du peuple Vietnamien jusqu'à la chute de Saïgon et la débâcle de l'armée US le 30 avril 1975.

Ne pas oublier les amis de la profession.

En 1972 plus de 4 000 dockers des ports britanniques sont en grève pour exiger la libération de cinq dockers emprisonnés parce qu'ils défendaient les revendications et le droit de grève que le premier ministre conservateur M. Heath voulait remettre en cause. La Fédération des ports et docks rappelle que la lutte que mènent les dockers britanniques ne peut laisser sans réaction puisqu'il s'agit d'une lutte pour le droit du monde du travail, pour la liberté et elle appelle à refuser d'effectuer les opérations de manutention sur toutes les marchandises en provenance ou à destination des îles Britanniques afin d'obtenir la libération des ouvriers emprisonnés, l'abrogation de la loi anti-grève ; quelques jours plus tard les dockers anglais seront libérés.

Aidons la Grèce.

En 1970, à la suite d'un coup d'État, l'armée prend le pouvoir. Le pays est dirigé par des colonels d'extrême-droite. Le gouvernement français est plus que timide pour condamner ce coup d'État. La commission des communautés européennes à laquelle participe la France se contentera de reconsidérer son accord de coopération avec le gouvernement des colonels.



Les dockers en manifestation dans les années 1980

Les libertés sont mises à mal dans le pays, interdiction des partis politiques, arrestations, emprisonnement etc... C'est dans ce climat que les pouvoirs publics français ont autorisé la venue dans le port de Rouen de deux navires de la marine militaire grecque et organise des réceptions en leur honneur.

Le syndicat du port organise la riposte en réaffirmant sa solidarité avec le peuple grec et exige le départ immédiat des navires et effectue un arrêt de travail le matin et le soir : le port s'arrêtera à 19 heures. Les bateaux repartiront. Ce régime des colonels terminera son abominable règne en 1974.

Halte à la terreur fasciste au Chili !

Le 11 septembre 1973, l'armée chilienne aux ordres du Général Pinochet organise un putsch fasciste et renverse le gouvernement démocratique de Salvador Allende. Dans toute la France l'indignation des travailleurs se manifeste. Les dockers de Rouen feront une grève de 24 heures par solidarité avec le peuple chilien.

Avant le putsch les dockers du Havre avaient manifesté leur solidarité au gouvernement populaire du Chili en s'opposant à la saisie par une compagnie américaine de 1 200 tonnes de cuivre chilien du navire « Birte-Olendorff ». Le congrès permanent d'unité syndicale des travailleurs d'Amérique latine transmettra ses remerciements aux dockers du Havre.

Depuis près d'un siècle, les travailleurs, les peuples de nombreux pays ont reçu le soutien à leur cause des ouvriers du port de Rouen.

Solidaire des travailleuses et travailleurs de l'agglomération de Rouen.

Le syndicat des dockers a souvent été amené à assurer son soutien sous diverses formes aux salariés en butte à la résistance patronale.

Prenons seulement deux exemples significatifs de la combativité des ouvriers portuaires.

En 1973 les métallos de la CFEM, usine de construction métallique se trouvant sur le port, sont en grève pour obtenir une aug-

mentation des salaires. La police intervient et déloge les piquets de grève. Dans la nuit suivante la direction aidée par une entreprise de l'est de la France tente de charger sur un cargo une pièce de 300 tonnes sous la protection des CRS. Le matin à 7 heures, les dockers refusent de prendre le travail, font échouer l'opération de chargement. Dans la journée la direction de la CFEM conclut un accord salarial avec les délégués CGT des métallos. Le travail reprend sur le port.

En 1974, l'entreprise de transport Lohéac de Grand-Couronne licencie trois délégués CGT. Malgré le refus de l'Inspection du travail et la condamnation par le Conseil des Prud'hommes à la réintégration des délégués, le patron s'obstine et multiplie les provocations contre la CGT. En assemblée générale, les dockers sur proposition du syndicat refuseront de charger les camions Lohéac jusqu'à la réintégration et l'indemnisation des licenciés. Cette position sera appliquée jusqu'en 1982 l'entreprise ayant fini par accepter l'indemnisation des délégués.

Les ouvriers des ports ont joué un rôle déterminant pour le progrès économique de la Seine-Maritime.

Leurs syndicats ont toujours fait de l'internationalisme de la Confédération Générale du Travail un engagement permanent pour faire grandir la solidarité internationale, élément indispensable pour construire un syndicalisme international permettant de faire face aux enjeux de luttes de classe.

Leur solidarité avec les travailleuses et les travailleurs en lutte dans l'agglomération de Rouen a toujours été voulue comme une contribution à l'unité des travailleurs et au développement du syndicalisme CGT.

Bibliographie et sources :

- Archives du syndicat CGT du port de Rouen
- Cahiers du GRHIS n° 7 - Groupe de Recherche d'Histoire de l'Université de Rouen.
- L'Avenir des Ports - journal de la fédération CGT des ports et docks.
- Paris-Normandie - avril 1980.
- Avenir de Seine-Maritime.
- Le port de Rouen par G Bouju - 1970



Monument du mouvement syndical

Franklin, un symbole.

Du Cercle d'ouvriers à la Bourse du Travail.

Par Albert Perrot

Dans le cadre du Centenaire de l'Union Locale CGT du Havre, il est intéressant de mieux connaître l'histoire d'un lieu hautement symbolique au Havre : Franklin

Franklin ! Qui ne connaît Franklin ? Ce nom et lieu incarne et cristallise la riche et tumultueuse histoire du mouvement ouvrier havrais.

Bastion des luttes ouvrières, centre névralgique du mouvement ouvrier, Franklin, depuis plus de cent ans est associé à la vie et à l'action du monde du travail, à la vie et à l'action syndicale.

Mais aussi nom étrange que celui de Franklin pour une « Bourse du Travail » ! Cela mérite de revenir aux origines de ce lieu, avant de dégager les grands moments de son histoire.

Dimanche 9 janvier 1876 : Inauguration an grande pompe du Cercle Franklin

Ce dimanche 9 janvier 1876, c'est l'effervescence dans le quartier du Rond Point. La population est venue en foule. Les drapeaux flottent partout.

C'est jour de liesse !

C'est en effet ce dimanche 9 janvier à 15 heures précises qu'à lieu l'inauguration du Cercle Franklin.

Inauguration qui va se faire en grande pompe. Toutes les grandes sociétés musicales sont là :

la Fanfare Havraise, la Fanfare Gravillaise, la Lyre Havraise, la Cécilienne... Une cantate a même été composée spécialement pour l'inauguration. La foule des grands jours qui se presse va vibrer au son des harmonies musicales et des chants.

Qui plus est, cette inauguration revêt une dimension quasi nationale, marquée qu'elle est par la présence de deux grands hommes politiques :

Jules Siegfried, sénateur maire du Havre, député de l'Union Républicaine, futur ministre du commerce dans le cabinet Ribot.

Jules Simon, membre de l'Académie Française, ministre de l'Instruction Publique, futur chef du Gouvernement.

C'est ce dernier qui prononça le discours d'ouverture.

Pour l'occasion, chacun avait mis ses plus beaux atours, revêtu son costume de cérémonie.

La création de ce Cercle Franklin marqua une étape importante dans la vie du quartier. Ce qui était hier une espèce de bidonville, traversé de venelles sales, bordé de misérables bicoques, habité par des chiffonniers, se transforma en 1874 en un jardin public planté d'arbres. L'inauguration de ce Cercle Franklin avec sa façade majestueuse achevait de rénover ce quartier et lui donnait de nouvelles lettres de noblesse.

Ce lieu allait devenir un des principaux centres nerveux de la vie sociale du Havre, un lieu d'animation important.

Le Havre à cette époque comptait 92 000 habitants.

Le Cercle Franklin, à ses débuts, n'est ni une Bourse du travail, ni le siège des syndicats ouvriers

Pourquoi ce Cercle Franklin ?

A l'origine, le Cercle Franklin a été conçu et réalisé pour être un Cercle d'ouvriers.



Franklin au début du 20^{ème} siècle



L'objectif de ces Cercles d'ouvriers est nettement défini par Jules Siegfried dans une conférence donnée le 29 novembre 1874. Il s'agit d'assurer aux ouvriers le bien-être social, intellectuel et moral, en même temps que la distraction et la récréation, pour les éloigner de ces lieux funestes que sont les cabarets, où la seule distraction consiste à fumer, boire, se laisser entraîner par de mauvais exemples et prendre des habitudes vicieuses.

« L'ouvrier, Messieurs, n'a pas de pire ennemi que le cabaret ! »

Il s'agit donc de créer un établissement doté d'une salle de conférences pour répandre l'instruction, d'une salle de concert, d'une salle de gymnastique, d'une bibliothèque, de salles de conversations, de jeux, de réunion pour les sociétés de secours mutuels, et de répétition pour les sociétés musicales

Mais l'objectif visé était surtout d'assurer la paix sociale, de réaliser l'union du capital et du travail, d'éviter toute contestation, toute remise en cause de l'ordre établi.

Il faut maintenir l'ordre existant, à tout prix, autrement dit :

- Les bourgeois laïques au pouvoir,
- L'Église maintenue dans son rôle spirituel,
- Et le peuple qui travaille.

Dans son discours d'inauguration, Jules Siegfried affirme clairement ses intentions :

« Le jour où chacun, qu'importe sa situation, comprendra qu'il doit s'occuper de ceux qui sont moins heureux que lui, le jour où chacun se mettra à l'œuvre, apportant son travail, si modeste soit-il, ce jour-là cette question sociale, objet de tant d'effroi, parce qu'elle est si peu connue, ne sera pas loin d'être résolue.

Notre Cercle marque un pas en avant, car il montre notre désir très sincère, très réel de nous occuper, dans un esprit d'affection et avec un entier désintéressement, des classes ouvrières.

Nous comprenons surtout que dans notre pays où les excitations sont si faciles, le meilleur moyen d'empêcher

les révolutions qui ne profitent à personne, c'est que ceux qui possèdent tendent une main loyale à ceux ne possèdent pas.

Nous voulons dissiper les préjugés et montrer à ceux pour qui la vie est plus difficile qu'il ne doit pas y avoir de lutte entre la pauvreté et la richesse ».

Pour faire partie du Cercle Franklin, il faut acquitter une cotisation annuelle de 5 francs, ce qui représente plus d'une journée de travail pour un ouvrier. Cette cotisation importante, limitera l'adhésion des ouvriers, et le recrutement se fera parmi les couches moyennes, les familles suffisamment aisées. Ainsi le Cercle Franklin n'aura d'ouvrier que le nom.

La première année, le Cercle comptera jusqu'à 2000 adhérents, ce qui représente un bon succès, mais ce succès sera de courte durée, puisqu'en 1888, il est contraint de suspendre ses activités pour difficultés financières.

Le Cercle Franklin, en tant que Cercle d'ouvriers, aura donc vécu 12 ans.

Durée éphémère ! Mais les travailleurs garderont de ce Cercle d'ouvriers l'idée essentielle qu'il leur faut s'instruire, réfléchir à partir de leur réalité vécue, pour trouver les solutions à leurs problèmes.

Pourquoi ce nom de Franklin ?

La dénomination de Franklin fait partie du langage courant et personne ne s'interroge sur l'origine de cette appellation.

Étrange pourtant que ce nom de « Franklin », associé à une Bourse du travail, à un siège de syndicats !

Qu'y a-t-il de commun entre des travailleurs, des syndicats, et un physicien américain du XVIII^e siècle, devenu célèbre par son invention du paratonnerre, mais aussi philosophe, prônant notamment, une philosophie sociale du capitalisme qu'il incarnait ?

Étrange, en effet, que ce nom de « Franklin » pour une Bourse du travail, quand on sait qu'il vantait l'argent en phrase restées célèbres :

« Souviens-toi que le temps c'est de l'argent. Souviens-toi que l'argent est par nature générateur et prolifique. L'argent engendre l'argent, ses rejets peuvent en engendrer davantage et ainsi de suite... » (Advice to a young Tradesman 1748).

Ainsi, Benjamin Franklin prône comme idéal de vie de gagner de l'argent. L'appât du gain devient un but en soi. Le bonheur de l'individu se résume à la possession de toujours plus d'argent.

Juste retour des choses ! Le Cercle Franklin, loin de devenir un temple de l'argent, sera le lieu de la lutte contre la logique d l'argent, du capitalisme.

Mais pourquoi Jules Siegfried a-t-il voulu donner à son

Cercle d'ouvriers
Le nom de
« Franklin » ?

Sans doute fut-il sensible au fait que Benjamin Franklin fut en 1731 le fondateur d'une des premières bibliothèques par abonnement aux États-Unis, voulant ainsi développer l'instruction, et ce en faisant appel à l'argent des industriels et des riches négociants.

Mais sans doute aussi, et peut-être surtout, parce que Benjamin Franklin est un symbole de la liberté, en rela-

tion avec son rôle dans la lutte d'indépendance des États-Unis (signataire de la Déclaration d'indépendance, du Traité de Paris et de la Constitution américaine). Rappelons qu'à l'époque il n'existe encore que peu de républiques, et que les systèmes démocratiques sont rares sur la planète.

Peut-être aussi, donc, parce que la création du Cercle Franklin se fait dans une période d'affirmation républicaine, face à la création des cercles ouvriers catholiques du comte Albert de Mun, avec des objectifs d'émancipation sociale, certes, mais aussi avec des finalités de rapprochement entre les classes.

Par ailleurs, Jules Siegfried est comme Franklin, protestant et franc-maçon, et partage largement ses idées, son éthique.

Ainsi, le choix du nom de « Franklin » n'est pas un acte anodin. Loin s'en faut ! Il symbolise parfaitement le projet social des républicains francs-maçons et protestants d'alors, qui constitueront pour quelques années les forces militantes de la « ligue de l'Enseignement », projet social qui est de participer à l'édification du capitalisme par la moralisation et l'instruction des ouvriers.

Les travailleurs du Havre feront de Franklin le symbole de la lutte contre les méfaits de l'argent, contre le capitalisme. A leur façon, ils feront de Franklin leur « paratonnerre ».

A cette époque, l'embauche des travailleurs havrais se fait au travers de bureaux de placement, répartis dans divers endroits de la ville, moyennant paiement bien entendu.

C'est la raison pour laquelle la Fédération des Chambres Syndicales Ouvrières du Havre demanda à la Municipali-



Le centenaire du 1er mai: il est évidemment fêté à Franklin; on reconnaît Bernard Isaac, le secrétaire général de l'Union départementale CGT se Seine Maritime — Photo de l'Avenir de Seine-Maritime

té du Havre, lors du Conseil Municipal du 22 octobre 1886, l'**ouverture d'une Bourse du Travail** :

« Les travailleurs sont dans notre ville et dans le Département à la merci des bureaux de placement, aussi onéreux pour eux que les patrons et ils n'offrent aucune garantie pour personne.

La Bourse du Travail ferait le placement gratuit des deux sexes et de toutes corporations ; elle concentrerait aussi bien les demandes que les offres d'emploi ».

Après étude et discussion avec les syndicats, le Conseil Municipal du Havre décida, dans sa séance du 20 décembre 1897, l'**ouverture d'une Bourse du Travail**.

Le 23 avril 1989 eut lieu l'inauguration officielle à Franklin devenu ainsi **la Maison des Syndicats**.

C'est une transformation radicale du Cercle Franklin qui devient une ruche ouvrière, où syndicats et travailleurs se rassemblent, élaborent leurs revendications, décident de leurs luttes, tiennent des meetings, notamment ceux du 1^{er} Mai où prendront la parole des hommes célèbres comme Jaurès et Léon Blum.

De Cercle d'ouvriers, Franklin est devenu un **bastion de la Classe Ouvrière**.

Onze syndicats adhèrent à la Bourse du Travail, dès sa création. Charles Mark du Syndicat du Port est nommé Secrétaire Général.

Ainsi commence une nouvelle histoire du **Cercle Franklin**.

Les 100 ans de l'Union Locale CGT du Havre:

Un programme d'initiatives sur toute l'année !

L'Union locale du Havre, en partenariat avec notre IHS-CGT- de Seine maritime s'est engagé dans un grand programme d'initiatives diverses depuis le début de l'année 2007. Si vous avez raté le début, n'ayez crainte car cela va durer toute l'année. Le principe de cette commémoration était de proposer une initiative par mois: pari tenu ! Durant toute l'année il y aura donc une initiative inédite dans les locaux de Franklin et parfois des initiatives ailleurs, dans la région havraise.

Car l'histoire de l'UL de Havre est l'histoire de la CGT de toute l'agglomération, puisque l'Union locale d'Harfleur a été créée dans les années 1960, à partir de syndicats qui étaient initialement membres de l'UL du Havre.

En janvier, la commémoration du centenaire a été lancée par une conférence de presse, et une exposition de banderoles dans le hall de Franklin.

En février ce fut une exposition de photographies sur l'activité portuaire au cours du siècle dernier, et un débat sur la déconstruction navale et le désamiantage.

En mars ce fut une exposition sur l'histoire du mouvement ouvrier au Havre, exposition à laquelle les militants locaux de notre IHS CGT 76 ont fortement contribué. Le vernissage a eu lieu le 8 mars, suivi d'un débat sur l'action des femmes dans les luttes. A noter un deuxième débat le 22 mars, sur le thème des luttes au Havre.

Le mois d'avril a été consacré à la protection sociale, avec une exposition qui a occupé le hall de Franklin tout le mois. Il a été marqué par un débat sur la création de la Sécurité sociale et les différentes luttes autour de la protection sociale.

En mai ce sera le traditionnel salon des artistes ouvriers, création de l'Union locale, qui se tient tous les ans dans les locaux de Franklin depuis une cinquantaine d'années.

Le mois de juin sera paradoxalement consacré à Mai 68. Il était en effet difficile de programmer

quelque chose en mai, compte tenu de la tenue du salon des artistes ouvriers. Le mois de juin verra donc une exposition sur Mai 68 installée dans le hall de Franklin. Le 12 juin à 17h00 aura lieu un débat avec Albert Perrot et Gérard Filoche. Un podium sera installé devant Franklin le 21 juin, jour de la fête de la musique.

Les mois de juillet et d'août seront consacrés à 1936, les congés payés, et le droit aux vacances pour tous, en partenariat avec le Secours populaire et l'association Vivats. Une nouvelle exposition sur ce thème, remplacera la précédente dans le hall de Franklin.

En septembre, ce sera l'évocation de Jules Durand. Une exposition lui sera consacré dans le hall de Franklin. Le clou de ce centenaire de l'UL du Havre c'est, bien évidemment, la reprise de la pièce d'Armand Salacrou « Boulevard Durand », qui est actuellement en pleine répétition par une troupe d'amateurs. Elle sera présentée les 29 et 30 septembre dans la salle de fêtes de Franklin, puis le 13 octobre salle Navalys, et enfin à Gonfreville-l'Orcher les 26 et 27 octobre salle de « La Pointe de Caux »

A noter qu'un débat sera organisé le 20 septembre à 17h00 sur le thème des libertés syndicales. Il sera animé par Gérard Le Corre.

A noter aussi une conférence de presse le 12 septembre pour la commémoration de la Libération du Havre.

Le mois d'octobre sera consacré à la Solidarité internationale, avec une exposition dans le hall de Franklin, et un débat sur ce thème le 4 octobre à 17h00.

Le mois de novembre, c'est une exposition sur le thème de « la CGT vue par la presse havraise » qui s'installera dans le Hall de Franklin (vernissage le 6 novembre).

Le mois de décembre clôturera l'année par une exposition sur l'institution judiciaire des prud'hommes. Un débat sera organisé le 6 décembre à 17h00, à l'occasion du vernissage de l'exposition.

Pour plus de précisions sur les initiatives à venir, contactez l'Union locale CGT du Havre:

Tel: 02 35 25 39 75

Courriel: union-synd-cgt-le-havre@wanadoo.fr

Constructions navales

Histoire de la construction des plates-formes pétrolière au Havre

Par Marius Bastide

De 1969 à 1979, trois entreprises de Seine-Maritime (la C.F.E.M. de Rouen, l'U.I.E. de Saint-Wandrille et le Chantier Dubigeon de Grand-Quevilly) construisent au port du Havre des plates-formes de recherche pétrolières.

La fièvre de l'Or Noir en mer du Nord

« Cette course au pétrole dans cette mer, l'une des plus rudes du monde a commencé vers 1960. Un an avant, la découverte de 2.000 milliards de mètres cubes de gaz de Groningue, en Hollande, avait éveillé l'attention des Pétroliers ... Et si le plateau continental recelait également pétrole et gaz ? C'est ainsi que commença la ruée vers cette source d'énergie devenue plus urgente pour les Compagnies, du fait des problèmes rencontrés dans leurs concessions du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord. La mer du Nord est alors découpée entre les pays riverains... »

« La Belgique et la France ne disposeront chacune que de 4.000 kilomètres carrés de zones de recherche. Les Compagnies Elf-Aquitaine et Total créeront un consortium d'exploitation. La Norvège, en particulier, s'impliquera dans la construction au Havre de Plates-formes de forage. »

C'est ainsi que Jean Peray, envoyé spécial, relate dans la page économique du quotidien La Croix cette nouvelle ruée vers l'Or Noir.

C'est à partir de la Plate-forme « Neptune 7 » construite au Havre qu'est réalisé son reportage à Stavanger en Norvège.

En 1972, sur 400 puits forés, 20 puits se sont révélés contenir soit du gaz ou du pétrole. La prévision de production est estimée, à l'horizon 1980 à 150 millions de tonnes de pétrole et à 100 milliards de mètres cubes de gaz naturel.

De nombreux puits ne seront pas exploités dans l'immédiat. Le problème numéro 1 est le financement des gisements découverts. Un forage coûtait de 1 à 2 milliards de francs en 1972. La seule journée de la plate-forme Neptune 7 revient à 200.000 Frs. Mais, de l'argent ... on en trouvera ... disent les Compagnies.

La relecture en 2007 de ce reportage nous permet de relever les enjeux de cette époque :

« Pour l'instant, à défaut de mieux maîtriser la croissance, disposer des ressources pétrolières est une question de survie, en attendant que l'énergie électro-nucléaire prenne réellement le relais de l'Or Noir en l'an 2000 ».

En 2007, les débats sont devenus plus complexes, sur l'épuisement à terme des énergies classiques non renouvelables, sur les risques de la production de l'énergie nucléaire et l'élimination de ses déchets, sur la recherche des nouvelles énergies renouvelables.

En 1969, trois entreprises normandes s'associent pour construire des plates-formes offshore

Alors que les sociétés américaines détiennent le monopole mondial de l'industrie Offshore, trois entreprises normandes se lancent dans le montage de plates-formes au nouveau bassin de marée, près de l'Écluse François 1er.

Il s'agit de la Compagnie Française d'Entreprise Métallique (CFEM) de Rouen, de l'Union Industrielle et d'Entreprise (UIE) de Saint-Wandrille, et du Chantier de construction navale Dubigeon-Normandie de Grand-Quevilly.

Les deux premières sociétés sont spécialisées dans les grands travaux à structure métallique. Le chantier naval apporte son savoir-faire en travaux maritimes et structures en flottaison. La Compagnie FROG assure la coordination des opérations de montage.

On estimait en 1973 à 500 personnes l'effectif employé sur les chantiers de préfabrication et sur le site d'assemblage au bassin de marée. D'autres sociétés havraises y travailleront aussi en sous-traitance : Sartec, Arni, Sitec, Techniques-Soudures ...

Des travaux comparables à ceux de la construction d'un navire ...

Les plates-formes construites au Havre sur le modèle de

la première, le « Pentagone 81 », baptisé « Neptune 7 », auront globalement les mêmes caractéristiques techniques.

Il s'agit de Structures Métalliques reposant sur 5 Piliers tubulaires de 10 mètres de diamètres et de 40 mètres de haut, devant servir à leur base de réservoirs d'eaux de ballastage.

Sur ces piliers est édifée une plate-forme d'environ 100 mètres d'envergure aménagée pour recevoir les installations de forage, les laboratoires et les quartiers d'habitation pour 50 et même 70 personnes. Au centre se trouve le Derrick de 49 mètres de hauteur pour forer, si nécessaire jusqu'à une profondeur de 30.000 ft., soit en flottaison, soit en reposant sur le fond.

Ces plates-formes semi submersibles représentent une masse d'acier de plus de 10.000 tonnes, de 103 mètres d'envergure. Les installations culminent à 40 mètres au dessus de la mer et le Derrick à 90 mètres.

Les équipement fournis par des sociétés spécialisées sont considérables : dix chaînes d'ancrage de 3 pouces de 1.100 mètres de longueur – deux grues de manutention - 6 diesels Caterpillar – 6 génératrices Alsthom de 1.150 KVA – Deux pompes à boues - une unité de cimentation - huit réservoirs de stockage de boues et de ciment et toutes les installations nécessaires à la vie quotidienne du personnel à bord. Également la piste d'atterrissage de l'hélicoptère devant assurer la relève des équipages et les missions de sécurité

Des moyens techniques de manutention exceptionnels.

Pour effectuer certains travaux sur une telle structure d'un poids à vide de 14.000 tonnes, il fallait évidemment engager de gros moyens.

La Presse locale décrit ainsi la mise en place sur la plate-forme des quartiers d'habitation de la plate-forme :

« Venant de Saint-Wandrille, les remorqueurs Argus 3



Plate-forme pétrolière sur le site d'Ekofisc en Mer du Nord

– 6 – 7 accompagnant les pontons allemands de 400 tonnes Magnus 1 et Magnus 2 sont arrivés dernièrement au Havre, amenant les lourds éléments du quartier d'habitation qui sera monté sur la plate-forme Norrig V en cours de construction ...

Pour accomplir la mise en place de ces éléments dont les plus lourds pèsent près de 400 tonnes, il a fallu déplacer la plate-forme de son chantier et l'amener au nord du cercle d'évitage des pétroliers, à environ 270 mètres à l'ouest de sa base initiale. L'opération a été réalisée hier avec l'aide de quatre remorqueurs du PAH. La plate-forme en position de flottaison a donc pu être déplacée facilement, puis elle a été échouée par des fonds de moins 15 et moins 15,5 mètres.

Aujourd'hui, les pontons allemands Magnus 1 et Magnus 2 ainsi que les pontons de 200 et 150 t. et sans doute aussi le Ponton de l'entreprise Quille, procéderont à la mise en place des éléments d'habitation qui seront fixés au fur et à mesure, tout au moins provisoirement. La plate-forme regagnera son poste d'armement à la fin de la semaine ».

Un chantier à hauts risques: Des problèmes de sécurité et de conditions de travail.

La construction d'un navire en Cale Sèche comporte

de nombreux risques liés à la manutention, aux espaces confinés, aux travaux en hauteur, aux produits inflammables...

Quand il s'agit d'assembler les éléments d'une Structure en semi flottaison, les problèmes de sécurité sont encore plus patents .

Un premier accident se produit en 1969 sur le PENTA 81.

Le 24 mars, un incendie se déclare à 45 mètres de hauteur dans un local d'habitation de 12 mètres sur 8, servant de remise de matériel (étoupe – chiffons – et une dizaine de bouteilles d'acétylène) Les ouvriers ont été évacués .

C'est au moment où les pompiers pénètrent dans ce local qu'une violente explosion se produit : ils sont projetés contre les cloisons par le souffle d'une extrême violence .

« La suite du détachement demande le renfort d'ambulances et procède aux premiers soins des blessés, pendant qu'une équipe éteint rapidement le feu, en prenant soin de continuer à refroidir les bouteilles d'acétylène (Celles-ci peuvent exploser plusieurs heures après leur extinction).

Le Lieutenant Clériveret décède à son arrivée à l'hôpital et Mr Jean-Pierre Riquet, animateur de Sécurité , ne survivra que quelques heures après son admission ».

Une chapelle ardente est érigée et une Garde-d'honneur est mise en place dans la Salle d'honneur de la Caserne. M. Vieillecaze, sous-préfet, décorera le Sergent Child et les Sapeurs Chatigny Roger et Maurice de la médaille d'argent du courage et du dévouement, il remettra sur le cercueil du Lt. Clériveret la médaille d'or.

En 1973, quatre ouvriers ont failli périr asphyxiés.

Un nouvel incendie important se déclare sur la plate-forme Norrig V, le 10 Janvier. Le feu a pris à l'intérieur d'un des piliers creux de 10 mètres de diamètre et 40 mètres de haut , suite à une mise en contact de câbles électriques avec des peintures fraîches. Heureusement aucun ouvrier ne se trouvait sur les escaliers intérieurs de la pile. Des soudeurs furent gravement intoxiqués alors qu'ils travaillaient sur des échafaudages extérieurs .

Vingt cinq sapeurs – pompiers interviennent, pratiquent des inhalations d'oxygène et transportent 4 ouvriers dans les Services Hospitaliers de Calmette.

Deux cents ouvriers en grève ; contre un licenciement abusif

De nombreux conflits vont éclater concernant l'organisation du travail et la sécurité. Les travaux nécessitent l'intervention de nombreuses entreprises extérieures : ce qui ne facilite pas la tâche du Syndicat CGT qui coordonne revendications et actions .

En témoigne cette grève relatée par la presse locale : *« Un nouveau conflit vient de naître dans la métallurgie . Environ deux cents ouvriers de cinq entreprises (Sartec – Arni – UIE - Sitec – et Technique-Soudure) qui travaillent sur le chantier de construction des plates-formes de forage ont cessé le travail pour protester contre ce qu'ils considèrent comme un licenciement abusif .*

Selon le porte-parole de ces ouvriers, l'un des leurs aurait refusé d'effectuer un travail en altitude parce qu'il considérait qu'un vent trop violent allait rendre trop dangereuse la tâche qu'on lui demandait d'exécuter. Toujours selon les mêmes sources, ce même ouvrier aurait été licencié pour cette raison ... »

La crise sera résolue grâce à la médiation de l' Inspecteur du Travail .

A la fin du Chantier, on licencie... et on veut terminer des travaux avec des ouvriers Caillard.

En 1976, une plate-forme est en voie de finition; Les entreprises sous-traitantes sont remerciées. Les Sociétés CFEM de Rouen et UIE de Saint-Wandrille, sans perspective immédiate de nouveau chantier ont déjà engagé des licenciements. Le climat social s'est fortement alourdi et provoque des mouvements de grève .

Mais des travaux de dernière heure s'avèrent nécessaires. La direction du

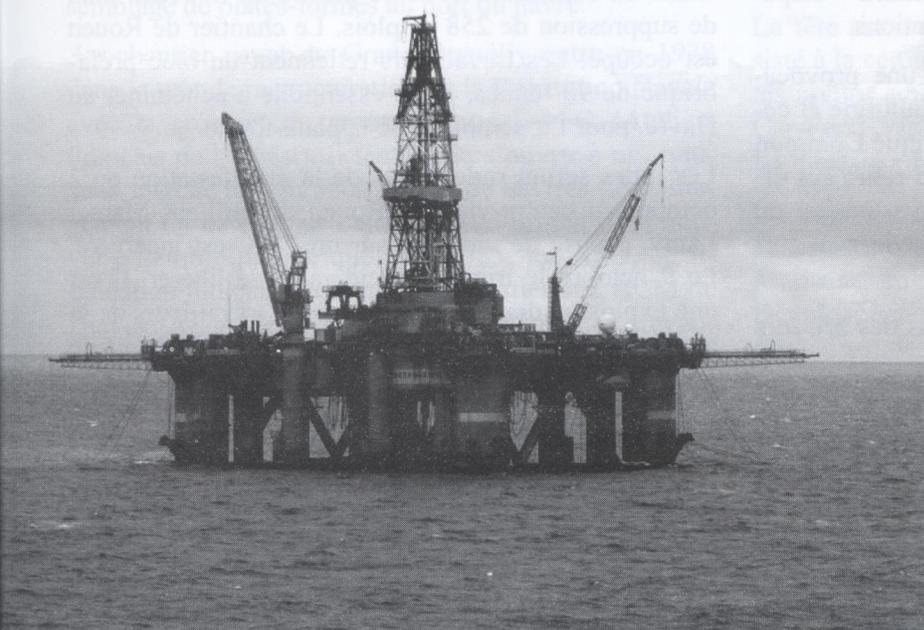


Plate-forme pétrolière sur le site d'Ekofisc

les travailleurs de la CFEM INAUGURENT LE PONT MATHILDE avec Roland Leroy, leur député

voir p.3



Ils savaient faire des plates-formes pétrolières, des ponts, et même, à l'occasion des flèches de cathédrales: jetés comme des « bons à rien ». Ils inaugurent le Pont Mathilde de Rouen, ce pont qu'ils ont construit et qui prouve, une fois de plus, leurs capacités techniques (La CGT en Seine-Maritime, VO éditions & Institut d'histoire sociale)

chantier va faire appel à l'entreprise Caillard – Réparations Navales pour assurer ces interventions.

Cette démarche est interprétée comme une provocation par le syndicat local CGT de la métallurgie et celui de l'entreprise Caillard. Un Communiqué Commun paraît dans la Presse. La société Caillard retire ses effectifs de la plate-forme, craignant une extension du conflit sur ses autres chantiers sur les navires au port du Havre.

Les travailleurs de Caillard ne seront pas des briseurs de grève.

En septembre 1979, un élément de plate-forme de 90 tonnes est retenu aux ateliers de la CFEM de Rouen, occupé par les travailleurs en grève.

L'annonce en 1976 de 204 licenciements et de mise au chômage technique à 32 heures, laissaient présager des jours sombres pour la CFEM et ses activités, y compris

pris l'offshore.

Grâce aux luttes, 70 emplois seront sauvés en 1978 et la société obtiendra une commande importante, la construction du Pont Mathilde de Rouen.

Mais en septembre 1979 se profile un nouveau plan de suppression de 258 emplois. Le chantier de Rouen est occupé. Les travailleurs retiennent un bloc préfabriqué de 90 tonnes, pièce essentielle à acheminer au Havre, pour l'assemblage de la plate-forme.

Les luttes seront rudes. Lors de la manifestation du 2 octobre au centre-ville de Rouen, le militant Marcel Lamy, accusé de violence sur un CRS, est incarcéré. Le 9 octobre le tribunal décidera de le libérer. C'est une explosion de joie pour les 15000 travailleurs de la région rouennaise venus manifester devant le Palais de Justice.

La fin de l'offshore normand.

« Les grands groupes économiques vont profiter du « choc pétrolier » pour restructurer à tout va, dont bien entendu l'industrie spécialisée dans la construction des plates-formes de forage. Bonne occasion pour les patrons de rayer de la carte certaines activités trop remuantes et trop marquées par la CGT » (« la CGT

université
de seine-maritime

QUELL
PERSP
conféren
inaugur

avec
ROL
LEP

DEPUTE DE SEINE-MAR
DU PARTI COMMUNISTE

halle au
20h30
22 octo



Banderole des Chantiers de Normandie au milieu des années 1970. (collection IHS-CGT-76)

en Seine maritime » page 114).

Les travailleurs de la CFEM vont poursuivre les luttes sous diverses formes: c'est ainsi qu'ils inaugurent le Pont Mathilde qu'ils ont construit et qui prouve, une fois de plus, leur capacité technique. Jusqu'à mi-1980, ils continuent l'action, mais n'arrivent pas à arrêter la fermeture de leur usine.

En 1978, l'établissement de Sandouville de l'UIE ferme ses portes. Les activités vont cesser également sur le site de Saint-Wandrille et sur le chantier d'assemblage de plates-formes au port du Havre.

Le chantier naval du Grand-Quevilly entre en 1978 dans la grande restructuration de la Réparation Navale avec la création du groupe national AFO (Ateliers Français de l'Ouest). Il tentera de s'ouvrir à un nouveau marché la « Jumboïsation » de navires (le rallongement du bateau par l'ajout en son milieu d'un nouvel ensemble préfabriqué). En 1985, les AFO, en liquidation judiciaire, céderont le chantier aux ACM de Dieppe, avant de fermer définitivement. Les travailleurs refuseront de livrer leur dernier navire en fin de chantier. Ils l'occuperont 24 heures sur 24, pendant 40 jours.

Quelques repères sur les derricks construits par les normands.

- Le **Pentagone 81**, baptisé Neptune 7, le 10 juin 1969. Opérationnel en Mer du Nord en 1971, pour la société Shell - 50 personnes à bord. Il aura

l'honneur de la presse économique sur la crise pétrolière internationale et les recherches entreprises en Norvège.

- Le **Norrig V**, construit pour l'armement norvégien K/S A/S Smedvig Tankrel de Stavanger. Baptisé le 23 mai 1973 sous le nom de West Venture. Il quittera Le Havre fin juin.

- Le **Drill Master** construit pour l'Armement « Sugurd Herlaison et Cie A/S and Partners ». Assemblage commencé le 5 février 1973. Il quitte le Havre le dimanche 18 novembre vers la mer du Nord, pour la société Esso Exploration (de Houston-Texas) 70 personnes à bord sur les lieux de forage

- Le **Penta 87**, prévu pour être livré fin juin 1974.

Ce rappel n'est pas exhaustif ...

Comme on lance les navires, on baptise aussi les plates-formes.

Les cérémonies de lancement sont toujours empreintes de solennités. Il s'agit de célébrer « la belle ouvrage » réalisée par le chantier, la liesse d'un jour, la nostalgie d'un départ ...

Le journal local relate longuement le lancement du West Venture.

La fête est magnifique. Trois cents personnes ont assisté à la cérémonie. Arrivés de Paris, par train spécial, les invités embarquent au quai Johanès Couvert où le Car-Ferry Vikings les conduit jusqu'à la plate-forme. La marraine, Mme Smedvig coupe le ruban ...

Un déjeuner à la Bourse rassemblait les personnalités Franco-norvégiennes. M. Smedvig reçoit le Mérite Maritime, en présence du représentant du Ministre du Développement, de toutes les autorités maritimes et portuaires, des représentants des Compagnies pétrolières.

Ces cérémonies resteront très protocolaires. Les Havrais ne seront pas de la fête, comme il était de tradition pour le lancement d'un navire aux Ateliers et Chantiers du Havre.

Nombreux, toutefois, seront les curieux qui iront saluer le départ de ces mastodontes de l'Offshore au franchissement de la Porte Océane.

Quelles seront les conditions de travail sur ces derricks ?

L'envoyé spécial Jean Peray, dans son article de 1972, décrit ainsi la vie à bord des plates-formes ;

« Pour les 50 hommes qui depuis juillet forent par 120 mètres d'eau et 3.000 mètres de fond ce coin de mer, la journée de travail dure douze heures sans interruption. Une équipe commence à 7 heures et termine à 19 heures. La suivante prend alors la relève jusqu'à 7 heures le lendemain. Travailler, manger, dormir, ce sont les trois activités des chercheurs de pétrole en mer. Et cela pendant quinze jours consécutifs, suivis de quinze jours de congés chez eux, en France...

Tous ces hommes sont des spécialistes, voire des vétérans qui ont à leur actif les campagnes pétrolières du Sahara, d'Iran, du Koweït et autres lieux dans le monde où l'or noir est censé se trouver .

Il y a là le Géologue chargé d'analyser les « carottes », mètre par mètre ... le « Boueux » responsable du choix et du dosage des boues qu'on injecte au fur et à mesure de l'avancée des tubes ; le préposé à la sécurité de la plate-forme et qui sur ses nombreux cadrans surveille la gîte, l'effort exercé par la tempête sur l'armature ou sur les chaînes, voire un incendie... Il y a encore les plongeurs de la Comex qu'on descend dans un caisson par 120 mètres de fond pour y effectuer certains travaux. Il y a enfin les hommes de peine, les « gros bras » qui manoeuvrent les gros tubes d'acier suspendus le long du derrick comme de longs cierges et qu'ils introduisent, dans un crissement de chaînes dans la plate-forme de forage ».

En 2007, le savoir-faire français sur les champs pétrolifères d'Angola.

On ne construit plus de plate-forme au Havre , ni en France, à ma connaissance. Les prospections en Mer du Nord sont sans doute terminées... et mises en exploitation pour les puits les plus rentables .

A Fos-sur-mer, les sociétés Ponticelli et Eiffel construisent, aujourd'hui, des Modules Géants spécialisés pour la séparation des produits pétroliers, le traitement et l'injection des eaux. Ils pèsent chacun 4.000 tonnes ; leur hauteur moyenne est de 25 mètres, soit un immeuble de huit étages .

Le 28 août 2006, quatre de ces modules ont quitté Fos,



Occupation du pont d'un navire, à la fin des années 1970
(collection IHS-CGT-76)

pour 35 à 40 jours de transport maritime vers l'Angola, pour l'installation Offshore de Total, à Girassol, premier champ pétrolier marin entièrement développé en grande profondeur (1.400 mètres) . Ses quartiers d'habitation peuvent héberger jusqu'à 140 personnes...

Le savoir-faire français n'a, donc, pas totalement déserté le marché de l' Offshore .

Sources :

- Reportage de Jean Peray du 2 novembre 1972
- Articles de la Presse locale
- Livre de J.Pierre Houlemare - Les pompiers du Havre de 1855 à 1995
- Le Marin du 8 septembre 2006 .

Notre institut:

L'Institut C.G.T. d'Histoire Sociale de Seine Maritime a été créé à l'initiative de l'Union Départementale C.G.T, et des Unions Locales du département.

Il s'agit d'une association régie par la loi 1901.

Les statuts ont été déposés le 13 décembre 1996, et un avis a été publié au Journal Officiel le 25 décembre de la même année. L'Institut fonctionne comme toutes les associations loi 1901.

Extrait des statuts:

"Article 3: L'Institut se fixe comme missions :

-Le collectage, la sauvegarde et le traitement d'informations et de documents de toute nature, se rattachant à l'histoire sociale de la Seine Maritime, et plus particulièrement à l'histoire du syndicalisme et à leur exploitation à des fins de formation et de recherche historique.

-La mise en oeuvre d'études, de recherches et de larges confrontations dans les domaines de son champ d'investigation.

-La contribution à l'information et à la formation des militants syndicaux, des travailleurs, des étudiants et de toutes organisations intéressées à l'histoire sociale. "

La 10ème Assemblée générale de l'association s'est tenue à Rouen le 28 novembre 2006.

Elle a élu un Conseil d'administration composé de:

Président : Régis Gasse,
Vice-président: Pierre Largesse,
Vice-président: Albert Perrot,
Secrétaire: Gilles Pichavant,
Secrétaire adjoint: Serge Laloyer,
Trésorier: Jacques Defortescu,
Archiviste: Maryse Olivier,

Font aussi partie du Conseil d'administration: François Auvray, Marius Bastide, John Bartzman, Bernard Berthelot, Guy Décamps, Michel Fossé, Marcel Letessier, Alexandre Levillain, Pierre Michel, Robert Privat, et Guy Würcker.

L'Institut CGT d'Histoire Sociale de Seine Maritime publie plusieurs fois par an cette revue appelée "le Fil rouge" à destination de ses adhérents.

N'oubliez pas le site Internet de l'IHS-CGT-76:

Vous y trouverez, en particulier, les articles des anciens numéros du *fil rouge*, les initiatives de notre association et une foule d'informations, sur le site Internet de l'IHS-CGT-76 à l'adresse provisoire:

<http://perso.orange.fr/gilles.pichavant/ihscgt76/>

Pour recevoir les numéros suivants et nous aider à les éditer, adhérez individuellement ou collectivement, à notre association. Cette cotisation prendra effet pour l'année 2007.

Adhésion individuelle pour 2007:

Nom: Prénom:

Adresse:

Code Postal: Ville:

Adhésion simple **16 €**
(sans abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale*)

Adhésion-Abonnement **29 €**
(avec abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale*)

Date de paiement :

Adhésion collective pour 2007 (sans abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale*):

Abonnement collectif avec un envoi unique de plus de 10 exemplaires : **8 € par numéro** (une seule adresse de livraison).

⊕ Syndicat , UL ou association loi 1901:

adhésion **50 €**

⊕ Comité d'Entreprise (ou similaire):
(avec l'abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale*)

moins de 500 salariés: **80 €**

plus de 500 salariés: **160 €**

(Avec 4 exemplaires du *fil rouge*)

Intitulé:

Adresse:

Code Postal:

Ville:

Adresser le Chèque à : "Institut CGT d'histoire sociale de Seine Maritime", maison CGT 26 avenue Jean Rondeaux 76108 Rouen Cedex

"Les Cahiers d'Histoire Sociale" sont la revue nationale de l'Institut CGT d'Histoire Sociale. C'est une revue de 24 pages .



**CREDIT
COOPERATIF**

www.credit-cooperatif.coop

**Vous voulez
une banque
qui s'engage ?**

CRÉDIT COOPÉRATIF
LA BANQUE A VOS CÔTÉS

CRÉDIT COOPÉRATIF ROUEN

22, rue Alsace-Lorraine

BP 1114 - 76175 ROUEN Cedex 1

Tél. : 02 35 07 86 00 / Fax : 02 35 15 00 23

Email : rouen@coopanet.com