Une vague de fond : La grève des Messageries Maritimes

Le mouvement des marins de Marseille fut un beau mouvement. Les marins se sont dressés d'un bloc en un mur de volonté qui emporta toutes les résistances, même celles des dirigeants des syndicats.

La prime d'« abondement »

L'origine du conflit réside dans la tentative des Messageries Maritimes de supprimer la prime d'abondement. Cette prime de compensation de change réside dans la faculté qu'a le marin de toucher une partie de son salaire, 100 francs environ, non en francs quat'sous, mais en monnaie du pays de destination, le rapport de valeur entre cette monnaie et le franc étant supposé le même qu'en 1914. Exemple : un marin arrive en Australie, on le débite de 100 francs et on lui donne 4 livres, lesquelles 4 livres valaient en 1914 effectivement 100 francs, alors qu'elles valaient 4 x 125 = 500 francs en 1927, et plus que la moitié environ aujourd'hui. Cette mesure avait été instituée à l'époque où le franc subissait des baisses brusques, car alors il arrivait que les marins abordant en pays de monnaie stable, ne pouvaient rien acheter avec leurs francs quat'sous ou deux sous. Aujourd'hui que le franc est stabilisé depuis longtemps, « l'abondement » n'est plus justifié du point de vue du change et les marins ne le considèrent plus que comme une prime afférente à certaines lignes de long cours, prime variant à l'heure actuelle entre 150 et 280 francs environ, représentant un supplément de 8 à 16 % du salaire brut pour un voyage de trois mois.

Faisant ressortir que cette prime n'avait plus de raison d'être du point de vue change, les compagnies parlaient depuis longtemps de la supprimer.

Tardieu avait cané ; Meyer attaque

Première tentative l'année dernière, mais « l'Amboise » refuse le départ. Bien que deux bateaux de Dunkerque soient partis acceptant la diminution, c'est un conflit possible. Et bien que ce conflit se présente dans de très mauvaises conditions pour les marins, les gouvernements de droite ne sont pas de ceux qui veulent des histoires avec la classe ouvrière, et le gouvernement cède tout de suite : ordre aux compagnies de payer la prime (et ce, alors que les marins de 1'« Amboise », repris individuellement et cuisinés individuellement par la Compagnie, avaient accepté la diminution !) La hâte de Tardieu à caner devant la classe ouvrière avait précédé l'annonce par la Compagnie de sa propre victoire !

Avec le gouvernement de gauche ça devait changer : ordre aux compagnies de ne plus payer la prime à partir d'octobre §

La mesure parait devoir passer comme une lettre à la poste : il y a si peu de syndiqués, les dirigeants des syndicats sont tellement des officiels, et surtout il y a tellement de chômeurs, de malheureux qui attendent un embarquement depuis des mois, voire depuis un an !

Les premiers bateaux qui doivent être touchés par la mesure sont l'« Angkor » qui doit partir le vendredi 7 et le « Grandidier » qui doit partir le 12.

La résolution des inscrits

Mis au courant des nouvelles conditions du rôle, les équipages de ces deux navires n'acceptent pas ce qu'ils considéraient uniquement comme une diminution de salaire et mirent sac à terre. Sans s'en faire, la Compagnie se mit à recruter de nouveaux hommes pour l'« Angkor », recrutement qu'aucune surveillance ouvrière ne tenta d'empêcher. Et, sans s'en faire, les dirigeants confédérés (Ferri-Pisani, conseiller

municipal S.F.I.O. et adjoint au maire, pour les inscrits ; Pasquini pour les agents du service général), les dirigeants syndicaux estimèrent que l'heure était venue le samedi soir de faire une petite réunion en famille. Oh ! très en famille ! Des commissaires ne laissent entrer dans la salle que les marins appartenant aux Messageries Maritimes. Ni les syndiqués travaillant dans les autres Compagnies, ni ceux qui cherchent un embarquement sans en trouver ne sont admis. C'est assez spécial comme conception du syndicalisme.

Ensuite, devant une assemblée extrêmement calme et attentive, Pasquini dit que les difficultés économiques sont grandes, qu'il va falloir prendre une décision sérieuse et demande qu'on la prenne au *vote secret* « pour que les uns et les autres ne soient pas influencés par leurs voisins ». Il faut avant tout éviter l'enthousiasme ! Mais, en faveur du vote secret, quelques mains seulement se lèvent ; pour le vote public : toutes les mains, d'un élan.

Ferri-Pisani prend alors la parole. Il est un peu surpris de trouver une telle assemblée, qui si résolument a repoussé la manœuvre du vote secret. Aussi va-t-il d'abord sonder l'assemblée, affectant de ne lui donner aucun conseil. Il expose qu'il y a trois solutions : la rentrée pure et simple, l'arbitrage, ou l'extension du mouvement avec de nouvelles victimes. À l'évocation de l'arbitrage, l'assemblée reste de glace et l'orateur-sondeur reconnaît alors qu'évidemment ce n'est pas fameux. « Enfin, dit-il, décidez vous-mêmes. Je ne vous aurai pas influencés. » Fichtre non !

Aux voix, l'arbitrage n'a que quelques mains et l'extension de la lutte les a toutes. C'est la grève...

Ferri-Pisani reprend la parole : « Nous sommes devant une situation nouvelle. Il va falloir organiser la lutte. Donc, rendez-vous demain matin à neuf heures. » C'est assez curieux : c'est la grève, un mouvement est en cours depuis plusieurs jours déjà, et, alors que chaque heure compte, on

commence à tout remettre à demain. Mais l'important, c'est le calme extraordinaire de l'assemblée – pas un mot, pas une exclamation... et sa résolution étonnante ! Depuis mai 1920, on n'avait pas vu d'assemblée pareille. Mais cette fois, c'était plus concentré, plus calme. Pour quiconque assistait à la réunion il était évident dès ce soir-là que les compagnies avaient perdu, pour peu que les dirigeants syndicaux ne sabotent pas trop.

Au moment de lever la séance, Ferri-Pisani déclare : « Camarades, devant la décision que vous venez de prendre, l'ordre du jour que nous avons préparé par écrit ne s'applique plus. Je vous demanderai donc de voter celui-ci. » Et, verbalement, il compose un ordre du jour, très bien tourné, se terminant par la décision de grève. Cet homme est habile, ce n'est pas lui qui se ferait renverser par une vague de fond inattendue. Il la sent venir et se transforme en bouchon.

Le départ de l'« Angkor »

Pendant quelques jours ça va être une atmosphère tendue avec des alternatives d'espoir et des moments où germe l'inquiétude.

Dimanche matin, les équipages en grève nomment une commission exécutive et une commission de vigilance. Pour cette dernière, il est temps ! Depuis deux jours, les compagnies recrutent pour l'« Angkor ». La grève étant restée en vase clos, des marins se laissent embaucher par ignorance ; d'autres sont des renégats, d'autres des marins de fortune. D'ailleurs aucune surveillance syndicale n'existe devant les compagnies et les types entrent se faire embaucher en toute liberté. De plus, les équipages des remorqueurs n'ayant pas été avisés du mouvement, la compagnie a pu retirer l'« Angkor » son poste à quai et l'amener au milieu du port sur bouées. Ainsi, pas moyen d'aller faire la surveillance devant lui autrement qu'en embarcation, ce qui n'est pas commode. Malgré cela, ce navire

n'arrive à partir qu'à sept heures du soir, avec plus de 48 heures de retard.

Ferri-Pisani s'était flatté un instant d'empêcher le départ en faisant constater que l'équipage de fortune n'était pas capable d'effectuer les manœuvres de sauvetage dans le temps prévu par la loi. Mais naturellement, l'inspecteur de la navigation n'est pas fait pour ne pas donner raison aux armateurs !

La généralisation de la grève

À partir du dimanche matin il y a une commission exécutive de grève composée de membres des équipages en grève. Il y a aussi une commission de vigilance. Les dirigeants syndicaux ne sont plus seuls ; ils comprennent tout l'intérêt qu'ils ont à se mettre du côté du manche, à se retrancher derrière ces commissions ; aussi, à partir de ce moment-là, la grève va prendre une autre allure.

Le dimanche matin, le ministre propose de remettre à février la suppression de l'abondement. Cette proposition est repoussée, en même temps qu'est décidée l'entrée en grève de tous les navires de la compagnie, au fur et à mesure de leur date de partance.

Les prochains navires qui doivent prendre le départ sont le « Champollion » et le « Lamartine ». Le départ étant fixé au mardi, les équipages devront mettre sac à terre lundi. Ainsi, à partir de ce moment entrent dans la bataille des bateaux qui ne sont pas touchés par la prime d'abondement, puisque ce sont des bateaux qui naviguent sur des lignes où la prime n'existe pas. Les équipages de ces bateaux (« Champollion », « Lamartine », « Compiègne ») entrent donc dans la bataille *uniquement par solidarité*. Et une fois l'« Angkor » parti, c'est eux, eux qui n'ont aucun intérêt direct à la grève, qui vont mener la bataille... et qui vont gagner ! À cette réunion du dimanche est votée une résolution bien faite qui rappelle

un argument qui ne peut être que sensible à l'opinion publique : si les « Services contractuels des Messageries Maritimes » cherchent à diminuer les salaires, ce n'est pas pour amoindrir leur déficit payé par l'État, puisqu'au contraire leur seul souci est de creuser toujours plus profondément ce déficit grâce au système de compagnies filiales fournisseuses des « Services contractuels », filiales dont ils sont eux-mêmes les dirigeants. S'ils veulent réduire les salaires, c'est donc seulement pour avoir l'air, devant le Parlement, de « faire effort » pour réduire le déficit.

Le lundi, débarquement, selon les décisions prises, des équipages du « Champollion » et du « Lamartine ». Geste remarquable, car l'on sait à ce moment que l'« Angkor » est sorti avec son équipage de jaunes. « Eh quoi ! pourraient dire les gens du “Champollion” et du “Lamartine”, nous irions risquer notre place, nous qui ne sommes frappés d'aucune diminution, pour les gens de l'“Angkor” qui ont laissé partir leur bateau ! » Mais ils ne disent pas cela ! Et entrent en lice.

Le « Champollion » partira-t-il ?

Alors toute la bataille se concentre sur la question du « Champollion ». C'est un bateau de luxe, à trois cheminées ; on se figure à Marseille que la France entière a les yeux dessus. Il devrait partir le mardi à midi... Le mardi matin, la Compagnie publie une note dans les journaux, disant qu'elle compte assurer le départ. On ne la croit pas trop. Mais, comme on a déjà vu partir 1'« Angkor », ça fait un petit froid dans le dos aux grévistes. Une floraison inaccoutumée de blouses bleues assure devant la Compagnie une surveillance renforcée. Personne ne vient s'y faire embaucher. Cependant, à la Pinède, comme les marins arrivent pour faire le piquet devant le navire, ils constatent avec stupéfaction qu'il n'est pas là. Profitant une fois de plus de l'inextension de la grève aux remorqueurs, la Compagnie, de bon matin, a fait enlever son

navire et l'a amené au loin sur boitées. Et là-bas, il fume, il fume, comme jamais navire à mazout n'a fumé. Bien sûr, c'est pas malin de faire fumer un navire à mazout. Y-a-qu'à allumer un brûleur. On le sait. Mais enfin ça fait mauvais effet. Et contre cette fumée exagérée (une chauffe bien réglée ne doit pas faire de fumée) et contre le mouvement factice que l'on distingue à bord, le large drapeau rouge de la petite vedette du syndicat qui croise aux alentours a bien du mal à réagir. Partira ? Partira-t-il pas ? S'il ne part pas c'est la victoire s'il part, c'est un coup très dur pour le mouvement, c'est sans doute la perte de l'abondement et la diminution ultérieure des salaires.

Cependant, sans s'occuper de ces considérations, un nouvel équipage, celui du « Compiègne », met sac à terre. À sou tour, à son heure...

Cependant, une question se pose : les marins de fortune qu'on voit s'agiter sur le pont du « Champollion », d'où viennent-ils ? Personne ne va se faire embaucher à la Compagnie. Mais on a vu des camions automobiles, chargés de prolétaires que gardaient des flics, se diriger vers les quais. D'où viennent-ils ceux-là ? Il semble que ce soit des ports du Nord et de la Manche, du Havre surtout (Meyer, ministre de la Marine marchande, n'est- il pas maire du Havre ?) Mais on n'en est pas sûr...

Le « Champollion » ne part pas : c'est la victoire

Enfin : midi, pas parti ! Deux heures, pas parti ! Trois heures, pas parti Quatre heures, idem. Et enfin un avis est placardé à la vitrine de la Compagnie, tandis qu'un cri s'élève : « Nous avons gagné ! » Cet avis invite les marins à se rendre à 18 heures à la Bourse du Travail. Si la Compagnie elle-même envoie les marins à la Bourse ce n'est évidemment pas pour qu'ils s'y entendent dire de continuer la grève.

C'est donc que la Compagnie a cédé. Quelque temps après sont affichées les dates de départ des navires arrêtés : « Champollion », « Lamartine », « Compiègne », « Grandidier ».

À 18 heures, salle Ferrer, 2.000 visages rayonnants : « Grâce, dit Ferri-Pisani, à l'intervention de votre camarade Pasquini et de Tasso, président de la Commission de la Marine marchande, le ministre admet toutes vos revendications : maintien de l'abondement jusqu'en février, continuation des pourparlers jusque-là pour l'établissement d'une prime de long cours dont le principe est d'ores et déjà accepté ; aucune sanction d'aucune sorte pour fait de grève ». Évidemment, ovation ! Et Ferri est porté en triomphe sous les applaudissements.

Il en profite, il fallait s'y attendre, pour essayer de politiser le succès. « Permettez-moi d'exprimer des remerciements aux hommes qui vous ont défendus : à Bouisson, président de la Chambre (pas un applaudissement, je dis : pas un) ; et Tasso, député des Bouches-du-Rhône » (Cri : « Il n'a fait que son devoir, Tasso ! », et quelques rares applaudissements).

... Cependant personne ne remarque que les conditions ont été en somme acceptées par les dirigeants syndicaux avant d'avoir été soumises à l'assemblée syndicale. Ce qui pourrait s'expliquer par la hâte de calmer les nerfs tendus des grévistes, par la joie d'annoncer une victoire, si les conditions obtenues étaient absolument satisfaisantes. Mais le lendemain, quelques-uns relisant dans les journaux le texte des conditions acceptées par le ministre, remarquèrent un membre de phrase que le triomphateur Ferri-Pisani *avait totalement dissimulé à l'assemblée* ; c'est celui-ci : l'abondement est remplacé par « une prime dont le principe est dès maintenant acquis, *mais dont la valeur sera inférieure à la prime actuelle* » (!!!)

Conclusion : Vague de fond ouvrière surgissant à la

stupéfaction des bourgeois et des dirigeants syndicaux au moment où les uns et les autres croyaient la classe ouvrière maritime affaiblie au maximum. C'est la garantie qu'on ne pourra pas toucher aux salaires des marins, comme les Compagnies en avaient l'intention. Car la suppression de la prime, qui ne s'applique qu'à très peu, était le prélude à la diminution des salaires proprement dits, des salaires de tous.

Classe ouvrière unie, vierge, ignorant les byzantismes syndicaux et politiques, utilisant les dirigeants syndicaux beaucoup plus qu'elle ne leur obéit.

Et ratant de près la victoire totale, uniquement à cause d'habiletés grossières ou subtiles de ses dirigeants. N'est-ce pas un petit Borinage français ?

Un Marin

(La *Révolution Prolétarienne*)