

La résistance des dockers contre la guerre et les armes

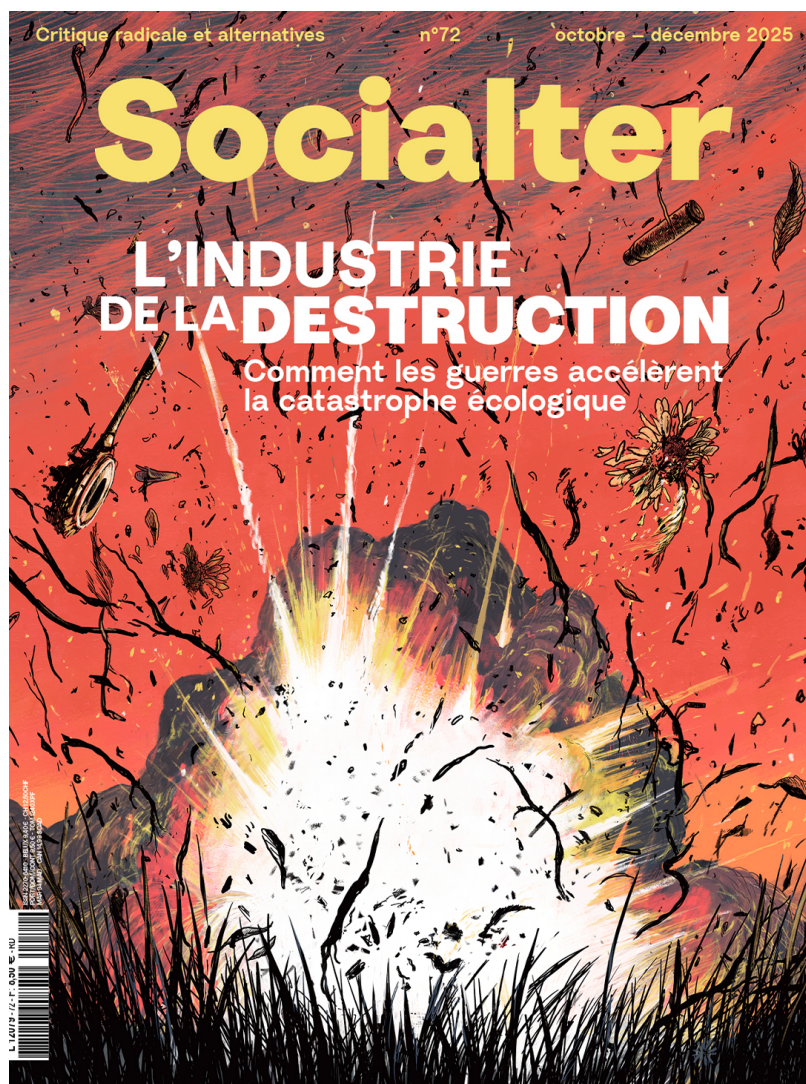


Alors qu'une commission de l'ONU vient de conclure à un génocide à Gaza, la vieille tradition antimilitariste des dockers européens – née pendant la guerre d'Indochine – ressurgit. Malgré la répression et la privatisation des ports, les travailleurs misent sur l'union pour entraver le commerce mondial des armes.

«Vers la mi-septembre, ces bateaux arriveront près des côtes de Gaza. Si, ne serait-ce que pendant vingt minutes, nous perdons le contact avec nos camarades de la flottille, nous bloquerons toute l'Europe : depuis les quais de Gênes, plus un seul clou ne partira, ce sera une grève globale.» La promesse est scandée le 30 août par Riccardo Rudino, un docker italien membre du Collectif autonome des travailleurs portuaires (CALP), affilié à l'Unione Sindacale di Base (USB), syndicat italien d'obédience communiste.

Sa prise de parole, devenue virale sur les réseaux sociaux en quelques heures, est intervenue à la veille du départ de la Global Sumud Flotilla, une cinquantaine de bateaux naviguant vers Gaza pour fournir de l'aide humanitaire à la population civile, à l'heure où une commission de l'ONU conclut à un génocide dans l'enclave.

Article issu notre n°72 « L'industrie de la destruction » disponible en kiosque, librairie, à la commande et sur abonnement.



Quelques jours plus tard, les travailleurs portuaires de Gênes tiennent leur promesse: ils votent la grève générale pour le 22 septembre après que l'un des bateaux de la flottille a subi une attaque par drone commanditée par l'armée israélienne. Les dockers génois sont rapidement soutenus par les raffineurs brésiliens et les dockers du port de Barcelone, d'où la Global Sumud Flotilla est partie.

Sur la seule journée du 22 septembre, la grève générale appelée par l'USB et les dockers de Gênes a entraîné le blocage des ports, gares, écoles et usines. Partout en Italie, des cortèges réunissant des milliers de citoyens se sont formés. En 2019 déjà, les dockers du port de Gênes avaient bloqué un navire qui transportait des armes françaises vers l'Arabie saoudite, destinées au bombardement du Yémen: un acte fort, ancré dans la longue histoire antimilitariste de cette corporation.

La guerre commence ici

La force de frappe des actions antimilitaristes des dockers s'explique en partie par le soutien populaire qu'ils suscitent au-delà de leur corporation. «*Lors du premier blocage sur le port de Gênes en 2019, considéré comme une victoire contre le commerce des*

armes, on voyait déjà s'agréger autour des dockers génois un large spectre de collectifs tels que le Secours catholique, des collectifs anarchistes locaux, des jeunes scouts, des ONG (notamment Emergency International, Amnesty International, Save the Children) et différents partis et groupes de la gauche radicale génoise», se souvient Julien O'Miel, politologue qui suit les membres du CALP depuis un an dans le cadre d'un documentaire sur leur lutte contre la circulation des armes, *La guerra inizia qui* («La guerre commence ici»), en collaboration avec le CNRS, qui sera diffusé début 2026.

Il faut dire que la société civile italienne se rend désormais à l'évidence: le pays, dirigé par la figure d'extrême droite Giorgia Meloni, a vu ses exportations d'armes augmenter de 138% entre 2020 et 2024, faisant de l'Italie le sixième exportateur mondial.

« Pour vous, les armes sont abstraites, ce sont des codes sur des bordereaux, alors que nous, nous les voyons, les déplaçons, et ressentons les effets de la mort, des souffrances et de leur capacité de destruction. »

L'élan populaire s'est réitéré début septembre 2025: un millier de citoyens répond à l'appel du CALP contre la guerre. Parmi eux on compte des étudiants, des logisticiens, des travailleurs de centres sociaux, mais aussi des membres de la flottille Global Sumud et l'organisation humanitaire Music for Peace. Si Gênes a particulièrement fait entendre la voix de ses travailleurs portuaires, un air de blocage contre la circulation des armes plane sur d'autres ports européens.

En témoignent les dockers marseillais affiliés au syndicat majoritaire CGT Ports et Docks qui, le 4 juin dernier, à Fos-sur-Mer, ont bloqué trois conteneurs de composants militaires à destination du port de Haïfa en Israël. *« Ces pièces d'Eurolinks⁴ sont des pièces détachées pour fusils-mitrailleurs servant à l'armée israélienne pour continuer le massacre de la population palestinienne. Le port de Fos ne doit pas servir à expédier des munitions ou des armes pour n'importe quelle guerre que ce soit »,* s'insurge la CGT dans un communiqué. *« Nous sommes très fiers de cette action menée par nos camarades, qui s'inscrit dans la longue tradition internationaliste et pacifiste de la CGT »,* a déclaré Sophie Binet, secrétaire générale du syndicat.

Contacté par *Socialter*, Aurélien*, un docker souhaitant conserver l'anonymat, justifie ainsi le blocage orchestré par sa corporation: *« Les quais ont été foulés par les pieds de toutes les nationalités du monde et la fraternité des peuples est notre boussole. Il ne faut pas y voir autre chose qu'un geste humaniste. L'antimilitarisme et l'anticolonialisme sont inscrits dans l'ADN des ouvriers dockers. »*

Une lecture morale de la marchandise

Il y a soixante-quinze ans déjà, caliers, vraquiers et autres transporteurs de Marseille, du Havre, de Saint-Nazaire et d'autres ports refusaient de charger chars, armes et matériel stratégique en pleine guerre d'Indochine (1946-1954). « *À cette époque, les dockers français sont animés par le Parti communiste et la CGT, ce qui explique leur détermination* », contextualise Antoine Tricot, journaliste auteur de l'ouvrage *Travailler, travailler encore*, publié aux éditions Créaphis en septembre 2025. Le chansonnier anarchiste engagé Maurice Morelly leur consacre un texte, *La Chanson des dockers*, en 1950.

« Sur tous les quais de tous les ports de France

*Entendez-vous ces dockers, grutiers dire aux bateaux, aux armes
en partance : Nous ne voulons travailler qu'pour la paix*

Plus de canons, plus d'obus pour la guerre. »

La proximité directe avec les armes agit aussi comme un puissant levier d'action, les dockers étant forcés de développer une lecture morale de la marchandise. Le 4 février 2020, les dockers du CALP envoient à ce propos une lettre à leurs confrères de l'agence Delta, une agence experte en douane et logistique : « *Nous sommes des maillons de la même chaîne de transport : vous travaillez avec des informations, nous travaillons avec des grues et des monte-charges, mais nous travaillons tous avec la même cargaison pour les mêmes fins. La différence est que pour vous, les armes sont abstraites, ce sont des codes sur des bordereaux, alors que nous, nous les voyons, les déplaçons, et ressentons les effets de la mort, des souffrances et de leur capacité de destruction.* »

L'antimilitarisme des dockers est également intrinsèquement lié à leur culture ouvrière et syndicale. En France, tout commence en 1947, quand une loi confère aux ouvriers des ports un statut particulier : celui d'intermittent. Ils y acquièrent alors une certaine autonomie vis-à-vis des patrons des entreprises de manutention. Le rapport de force est amplifié par un syndicat unique qui regroupe quasiment tous les dockers du pays, la fédération des ports et docks CGT.

Mais en 1992, le gouvernement socialiste de François Mitterrand vote une loi de réforme portuaire qui met fin au statut d'intermittent. Une grève rude s'ensuivra, entraînant la condamnation de la CGT par le tribunal de grande instance à une astreinte de 100 000 francs par heure de retard à libérer les accès du port de Marseille. Pour Benoîte Juneaux, réalisatrice du documentaire *Dockers, vies à l'épreuve* (2017), les dockers sont alors « *les étendards légendaires d'une époque glorieuse de la classe ouvrière et de la lutte syndicale, chevilles de la mécanique des échanges globalisés, ayant assisté aux premières loges à l'explosion du trafic maritime* ».

Un bateau immobilisé coûte jusqu'à 100 000 dollars par jour

Pour comprendre la capacité de blocage des dockers, il faut avoir en tête que le transport par voie maritime représente 90 % du commerce mondial en volume et 80 % en valeur. « *Les dockers ont une position de force assez incroyable, du fait de leur positionnement stratégique dans ce qu'on appelle les "choke points", soit les goulots d'étranglement du capitalisme* », explique Julien O'Miel. En effet, un bateau immobilisé dans un port coûte 70 000 à 100 000 dollars par jour.

Sur la question spécifique de la circulation des armes, les dockers ont là aussi un fort pouvoir de nuisance. « *La logistique militaire est une chaîne d'approvisionnement internationale. Les protestations doivent donc avoir la même portée géographique* », rappelait Carlo Tombola, membre de l'ONG Weapon Watch, qui a collaboré avec les dockers génois en 2019. Un défi relevé par les travailleurs portuaires, à tel point que le CALP et le syndicat USB ont reçu en septembre 2022 le prix War Abolisher de l'ONG américaine World Beyond War.



Concrètement, comment les dockers s'y prennent-ils pour que les armes n'arrivent pas à destination ? La plupart du temps, les cargaisons d'armes ne sont ni identifiées ni étiquetées et sont parfois d'origine inconnue. « *Le conteneur, c'est l'invisibilisation de la marchandise : il faut alors déchiffrer les étiquettes, repérer s'il y a des matières inflammables ou explosives... Cela revient à chercher une aiguille dans une botte de foin* », assure Julien O'Miel. Une solution imparable existe néanmoins : la coopération avec d'autres forces, à l'instar des ONG, journalistes ou lanceurs d'alertes. Ce fut notamment le cas après la publication de l'enquête de *Disclose* sur la société Eurolinks, quand le syndicat CGT des dockers de Fos-sur-Mer a annoncé dans un communiqué, dans la foulée de l'enquête, que « *le conteneur rempli de maillons d'Eurolinks avait été mis de côté* ».

Conscients qu'un chargement d'armes peut facilement être redirigé, les dockers savent que leur force réside dans la coordination entre ports. C'est pourquoi le CALP, depuis 2019, organise des réunions pour bâtir un réseau international contre le transit d'armes, en lien avec les travailleurs portuaires de Livourne, Marseille ou Bilbao, avec lesquels ils ont déjà mené des grèves transnationales.

En 2021, les trois ports avaient bloqué un bateau chargé de « projectiles à haute précision », à destination d'Ashdod et Haïfa en Israël. La guerre en Ukraine a même fait éclore une alliance entre dockers et militants écologistes. En 2022, lorsque le brise-glace russe *Boris Vilkitsky*, chargé de gaz naturel liquéfié, fut interdit de déchargement par 180 dockers britanniques du syndicat Unison, le navire dérouté vers Montoir-de-Bretagne (44) fut accueilli en mer et à terre par des militants de Greenpeace brandissant des pancartes « Pour la paix ».

Depuis les années 1990, les vagues de privatisations ont cependant réduit la capacité militante des dockers. *« On est passés de ports publics dont la totalité des terminaux sont gérés par les syndicats, formant un micro-système politique autonome, à la privatisation, où le port est vendu à la découpe. Et découper, forcément, ça fragmente la mobilisation »*, détaille Julien O'Miel. Sans compter la répression à laquelle se confrontent les dockers lorsqu'ils prévoient de bloquer certaines cargaisons.

Durant la grève de 1949-1950 lancée à Marseille, et qui mobilisa plus de 35 000 dockers contre la livraison d'armes vers l'Indochine, la répression dans le port méditerranéen fut lourde. Les bataillons de CRS, la préfecture et la mairie de Marseille cherchèrent par tous les moyens à essouffler le mouvement en multipliant les retraits des cartes professionnelles, les arrestations et les infiltrations. Le syndicat CGT local y perdit son hégémonie pendant plusieurs années. Leur histoire est racontée par Paul Carpita dans son film *Le Rendez-vous des quais* (1955), interdit de projection pendant trente-cinq ans.

Plus récemment, à la suite des blocages de 2019 vers l'Arabie saoudite, les dockers du CALP ont été poursuivis pour association de malfaiteurs par la justice italienne, certains ont été perquisitionnés ainsi que leurs familles et sont désormais sous surveillance des services de renseignements. *« La répression et la pression sont les mêmes en France. Seule notre unité au sein de la fédération ports et docks CGT fait office de rempart »*, ajoute Aurélien*.

Longtemps confinés à la culture du secret et à l'imaginaire mafieux, les dockers déconstruisent désormais cette image sur Instagram, où le compte @-CALP_genova est suivi par 44 000 followers. *« Ils sont désormais associés à une sorte d'égérie de l'antimilitarisme par la société civile, association qui tient à la tradition antifasciste de la ville de Gênes, et à leurs incursions contre l'installation du*

parti politique néo-fasciste italien CasaPound», précise Julien O'Miel.

En France, les dockers marseillais ont, en juin dernier, prouvé qu'ils étaient des alliés de taille dans la lutte antimilitariste et décoloniale. «*Les dockers déjouent par ailleurs l'idée selon laquelle la classe ouvrière est une classe blanche, raciste, concentrée sur soi. Ils ont beau être souvent des hommes blancs, les dockers de Dunkerque sur lesquels j'ai travaillé disent s'inspirer de grandes figures décoloniales, comme Angela Davis et Hô Chi Minh*», conclut Antoine Tricot. Un signe qui marque le retour en force des dockers sur la scène antimilitariste mondiale.

4. Fabricant de maillons pour munitions.

*Les prénoms suivis d'un astérisque ont été modifiés.

par Victoire Radenne

