

Dockers : corps à l'épreuve



Coll. Bazin.



Conflit social 1991-1992, coll. UD CGT 44.



Dockers au travail chez Lemaître (île Gloriette), coll. Rousselot.

Si chaque corporation produit ses images d'Épinal, celle des dockers en a à revendre. Parce que le monde des quais est mystérieux et intrigant, que c'est un univers masculin et un lieu de passage interlope, que le travail y est souvent rude et les rapports humains rugueux, le docker n'est pas vu comme un travailleur doté de savoir-faire particuliers mais comme un prolétaire singulier, s'affranchissant parfois de la légalité.



Cheviré, déchargement de bois de Malaisie. En arrière-plan, un bateau devant les silos à grains, coll. Rousselot.



Déchargement de coke de pétrole au terminal agro-alimentaire de Montoir, coll. Bazin.

À Jean-Luc Chagnolleau (1955-2011)

Exposition réalisée par le Centre d'histoire du travail avec le soutien du groupe de recherche ESCALES (Enjeux de santé au travail et cancers) et de dockers de Nantes et Saint-Nazaire.

Iconographie : archives du CHT, collections Bazin, Rousselot et Zimmer.

Typographie, mise en pages et traitement des images : No et No.

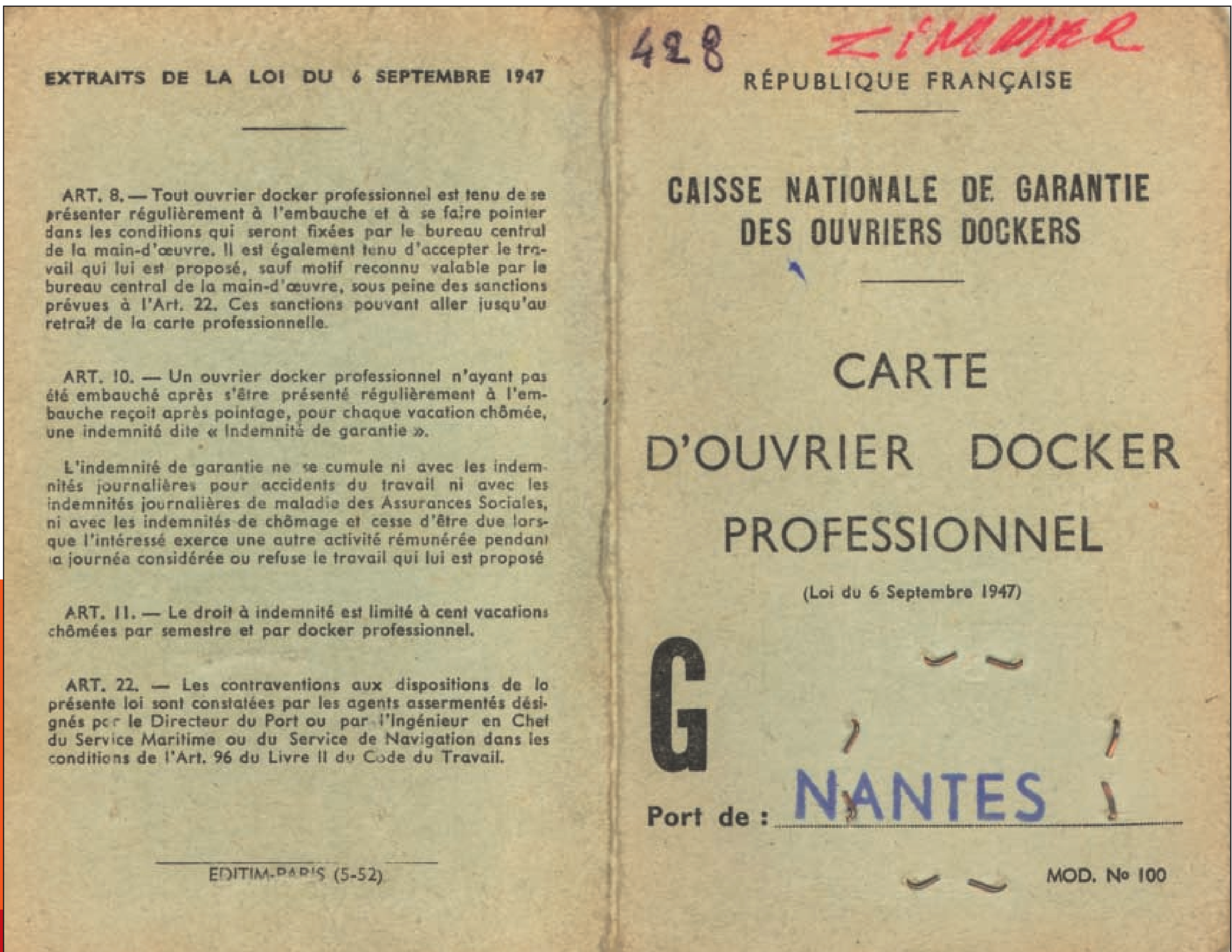
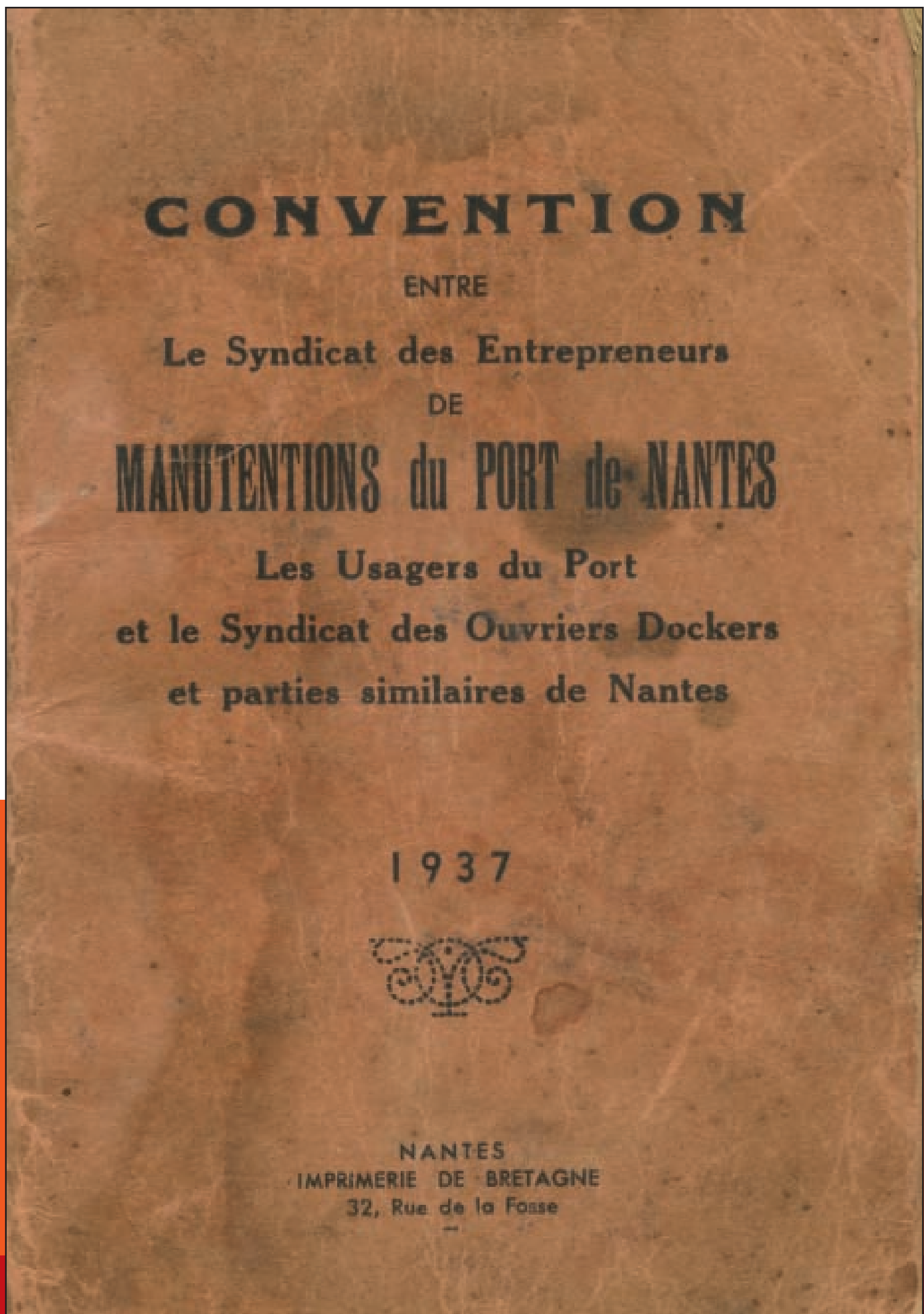
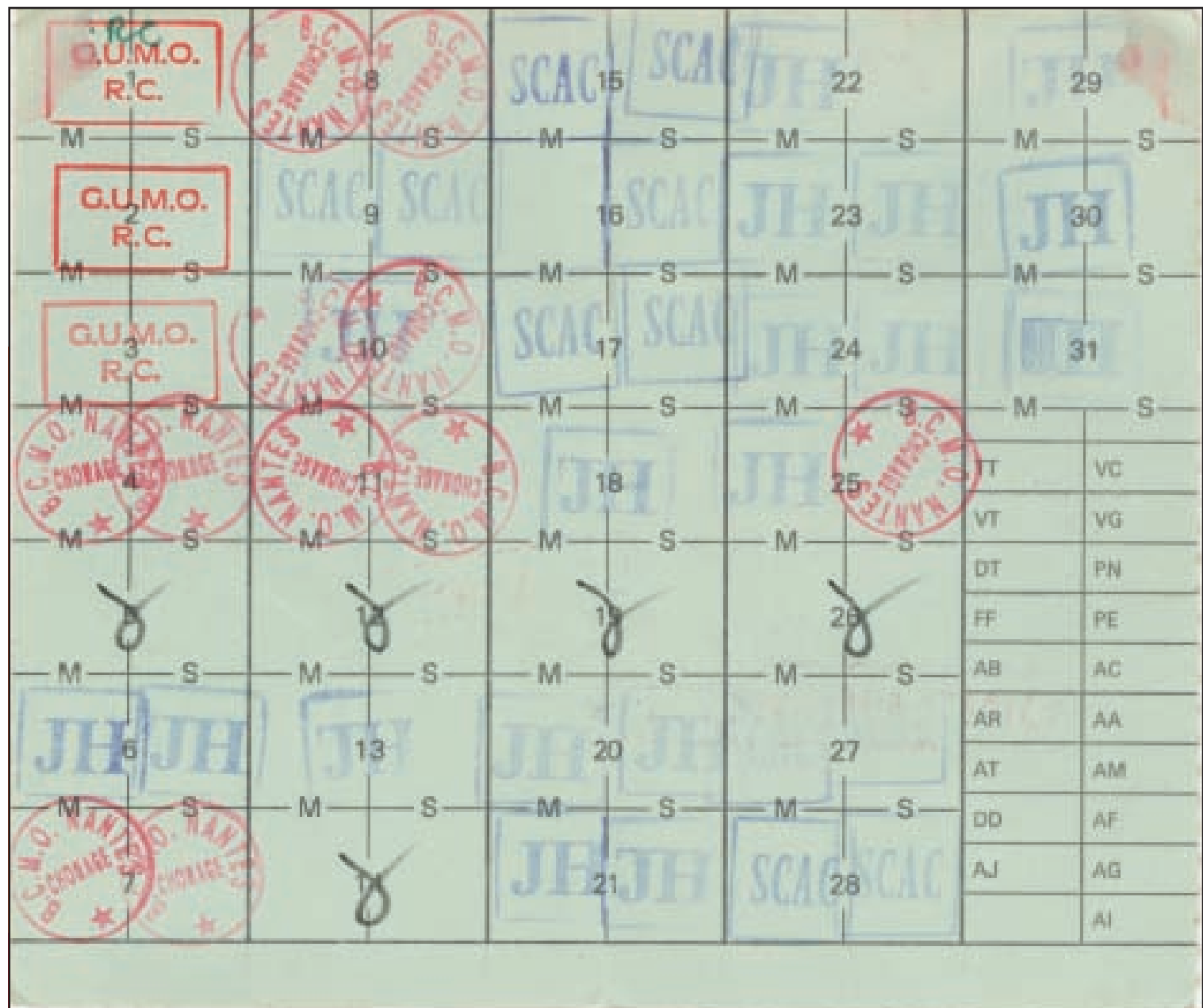
Impression et façonnage : Strada.

En un demi-siècle, le travail du docker a été profondément bouleversé. Palettisation, conteneurisation ont rendu le métier moins rude physiquement au point de remettre en question l'un des piliers de l'identité docker. Car cette communauté, fière de son autonomie et de ses élans solidaires, s'est construite sur la mise à l'épreuve virile des corps. Aujourd'hui, le docker au travail a moins peur des traumatismes, de la pénibilité engendrée par un métier manuel, que des expositions régulières à des produits chimiques dangereux ou cancérogènes. Le risque zéro n'existe pas, certes, mais est-ce une raison pour laisser des travailleurs jouer leur santé chaque jour ?



Dockers nantais dans les années 1950, coll. Zimmer.





De gauche à droite : carte mensuelle de pointage d'un docker nantais (coll. Zimmer) ; convention collective de 1937 (coll. UD CGT 44) ; carte G (coll. Zimmer).

Carte G

Nantes, bâtiment du BCMO, coll. Rousselot.

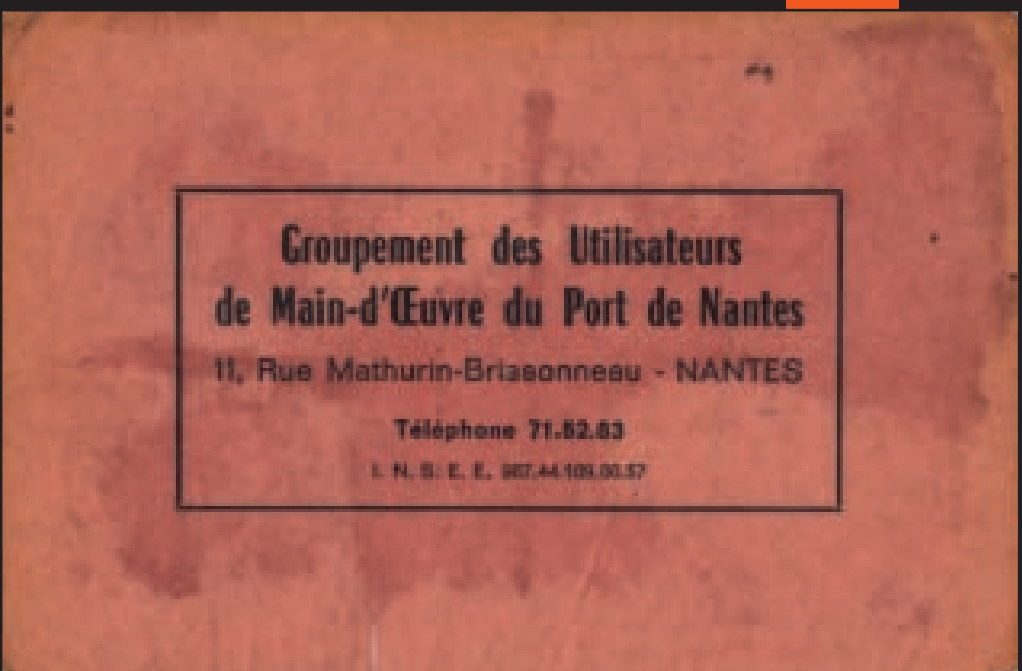


Longtemps, le docker s'est incarné en elle, car le « vrai docker » ne pouvait être que porteur de cette carte G : « G » pour « Garanti ».

À la Libération, le rapport de force a changé : il n'est plus question de laisser les patrons faire la loi sur les quais, embauchant, via leurs maquignons, qui ils désirent ; et pour reconstruire le pays, stabiliser une population ouvrière en sécurisant sa condition est une nécessité. En 1947, le docker obtient un statut particulier lui permettant de vivre dans la dignité, y compris quand le trafic est irrégulier. Il n'est plus un crève-la-faim soumis à l'arbitraire des contremaîtres des quais. Des dockers occasionnels (carte O) viennent l'épauler dès que le trafic l'impose.

Dans les années 1980, l'évolution du transport maritime convainc patrons et gouvernants de la nécessité d'en finir avec la carte G. Il faut faire mieux, plus vite, avec moins de personnel, pour demeurer compétitif. En 1992, après des mois de lutte, un plan

social est signé dans chaque port : en Loire-Atlantique, seule la moitié des dockers restent sur les quais et parmi eux, bien peu obtiennent le droit de rester « carte G ». Une page se tourne. Aujourd'hui, ils ne sont plus qu'une poignée à détenir ce bout de carton, vestige d'un monde en voie de disparition.



En bas à droite, de haut en bas : conflit social 1991-1992 (coll. UD CGT 44) ; blocage du port à bois, 1991-1992 (coll. Zimmer) ; verso d'une carte de docker (coll. Gérin).

Expérience

Soulever, porter, tirer, déposer... pour beaucoup, le travail du docker est affaire de force physique, de force brute : un boulot de forçat pour durs à cuire.

Ils en oublient qu'un bateau, même imposant, n'a pas la stabilité de la terre ferme ; qu'un déchargement de grumes nécessite un savoir-faire si on ne veut pas que la gîte mette en danger ceux qui, en cale, travaillent entourés de billes de bois de plusieurs tonnes :

« À la Jockelson, parfois, c'était du chargement divers. T'avais du bois d'un côté et des conteneurs de l'autre. Crois-moi, il fallait sacrément faire gaffe pour éviter la bascule du bateau. »

Ici, l'expérience se passe de diplômes. Sur les quais, les vieux dockers ont fait office pendant longtemps de contremaîtres. Leur œil est irremplaçable. La direction du port le reconnaît dans un rapport de 1989, un an après

un plan social important : « La réduction d'effectif nécessite l'embauche d'un nombre assez important [...] d'occasionnels lors des pointes. Compte tenu de la technicité croissante et de la diminution des postes non directement productifs, ceci pose un réel problème de qualité et de sécurité. » Chaque acteur est conscient que la logique comptable est néfaste aux conditions de travail. Un plan social ne fait pas seulement disparaître des dockers, il met au rebut des années d'expérience et de savoir-faire.



Terminal MDC de Montoir, coll. Bazin.



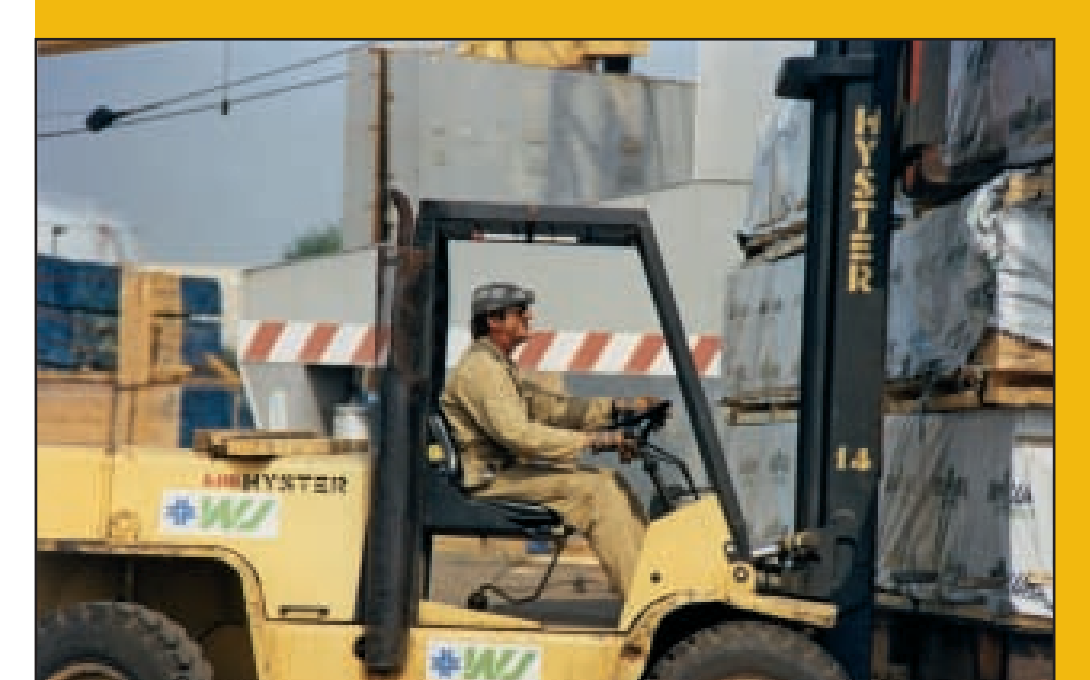
Accoragage des conteneurs, coll. Bazin.



Marquage des billes de bois, coll. Rousselot.



Réception d'un paquet de bois, coll. Rousselot.



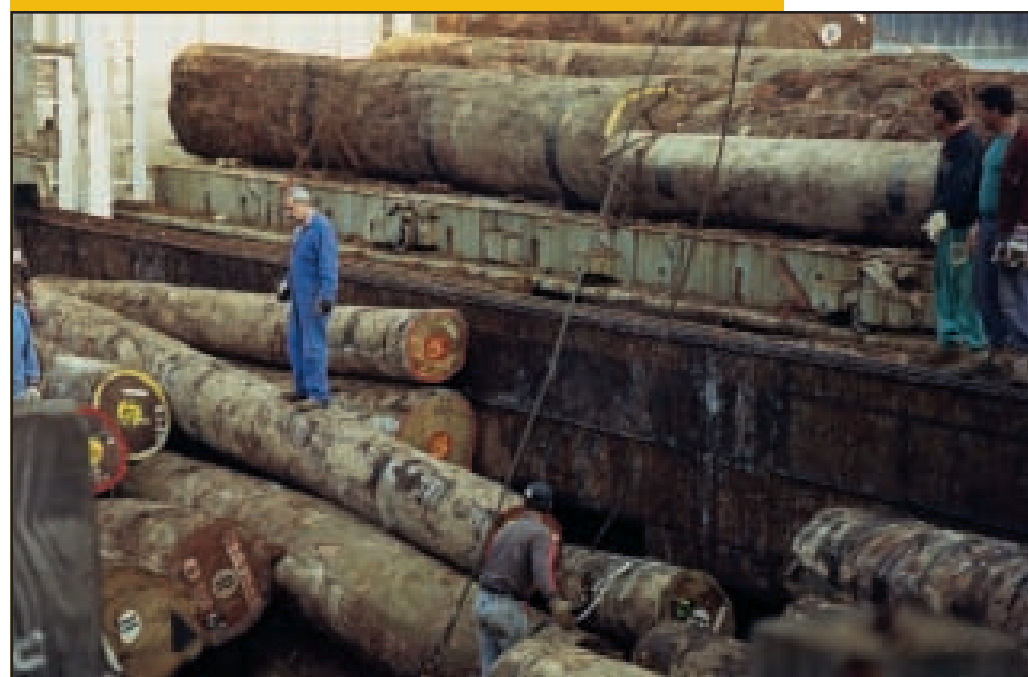
Chargement des trains de bois, coll. Zimmer.



Coll. Rousselot.



Coll. Zimmer



Coll. Zimmer



Coll. UD CGT 44.



Coll. Rousselot.



Déchargement de billes de bois, travail en V, coll. Rousselot.

À plat ou en V

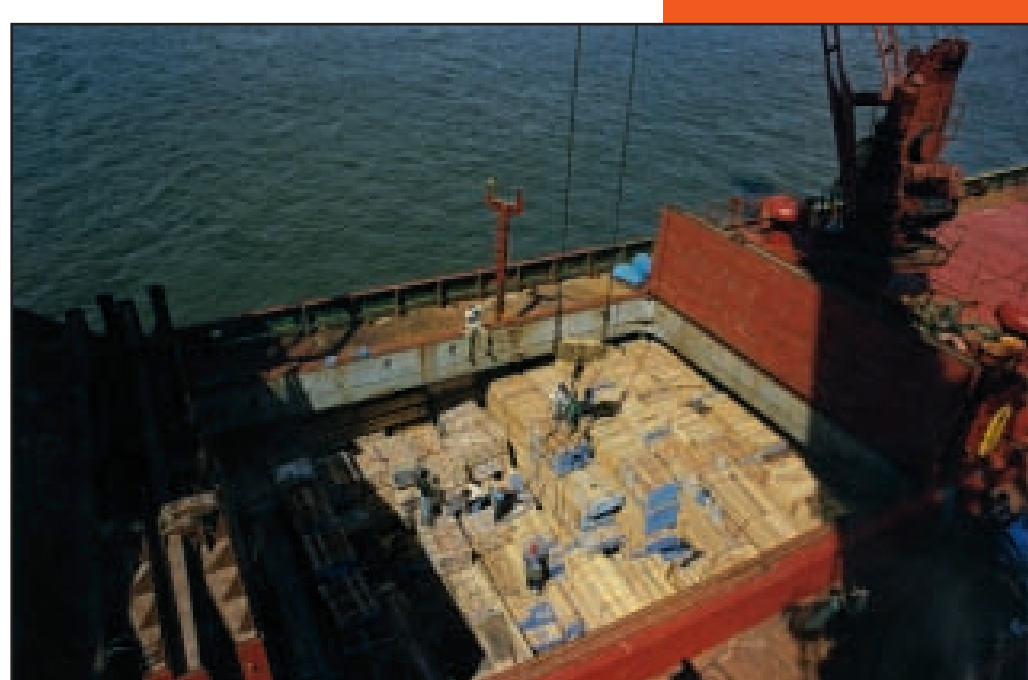
On ne va pas aux grumes comme on va au « sacage ». Si le danger est partout sur les quais, il l'est encore plus ici : « Quand on prépare les billes de bois pour y glisser une élingue, il peut y avoir du ballant, la cargaison peut bouger. Quand une élingue cède, c'est plusieurs tonnes de bois qui s'abattent dans la cale. Et quand le mât de charge hydraulique tient mal la pression, tu peux te faire assommer par une bille. »

On ne va pas aux grumes la peur au ventre parce que la peur est mauvaise conseillère : « Certains sont venus le temps d'un shift : ils ont fait leur journée et on ne les a plus revus. Faut le reconnaître : c'est un boulot dangereux ; y'a eu des blessés et des morts. Il faut être aux aguets tout le temps : moi, j'ai eu la jambe fracturée au dernier tour de grue... »

À Nantes, le bois était géré par trois sociétés disposant chacune de leurs propres docks. À la Jockelson, l'équipe des « Bretons » travaillait à plat : les billes étaient sorties « une par une pour "faire le trou", puis par trois ou quatre, en essayant de travailler le plus à plat possible ». D'autres équipes travaillaient en V : « Elles ôtaient les billes du centre de la cale. On dit "creuser au milieu". C'est plus rapide parce que tu peux en prendre tout de suite quatre avec ton élingue, mais quand il faut aller chercher les billes en hauteur, là, ça devient dangereux ! »

À plat ou en V : affaire d'habitudes et d'expérience...

Rendement



Déchargement de bois de Malaisie, coll. Rousselot.



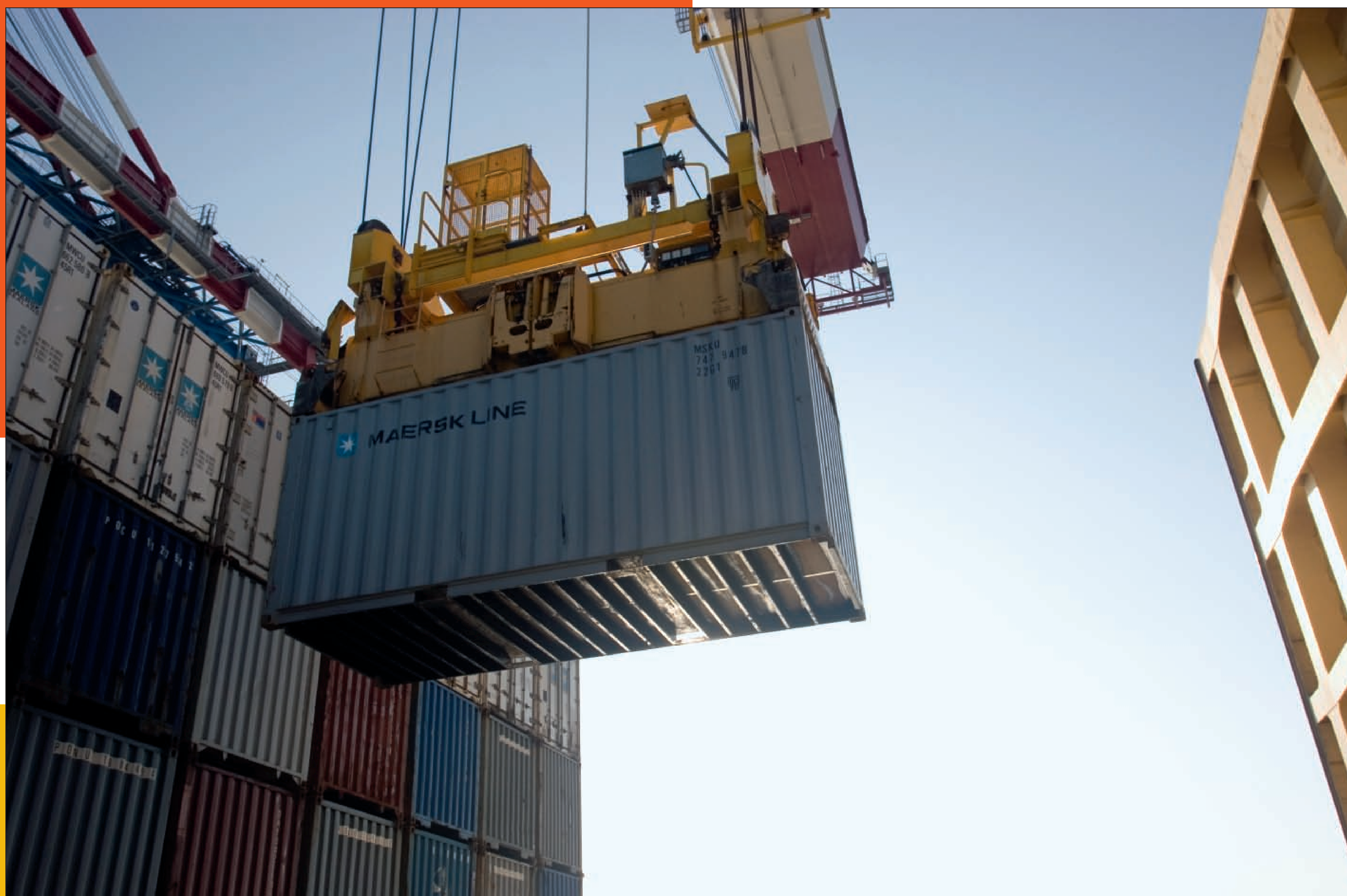
Terminal roulier, coll. Bazin.



Dockers au travail chez Lemaitre (île Gloriette), coll. Zimmer.



Chargement des traînes de bois, coll. Rousselot.



Terminal MDC de Montoir, coll. Bazin.

Aujourd'hui plus qu'hier, le rendement est le maître mot car un navire immobilisé ne fait pas d'argent. Il faut donc aller toujours plus vite avec toujours moins de monde pour réduire le temps d'escale.

Aux billes de bois, « si t'avais deux “boiteux” dans l'équipe, ça fonctionnait pas ! Mais si tu bossais avec un grutier de haut niveau, tu faisais ton chiffre sans problème ! » Pour décharger des paquets de bois, le docker se fait caleur :

« Tu es là pour mettre des tasseaux sur la traîne sur laquelle vont être posés les paquets de bois, comme ça le tractoriste peut y engager les fourches de son Fenwick. Le caleur fait ça toute la journée et il ne lambine pas parce qu'il peut gérer en même temps jusqu'à neuf traînes. »

Pour maximiser les gains, la solution est l'uniformisation des modes de transport. Les dockers affectés aux agrumes ont connu les grandes cagettes (les « billots »)

qu'ils empilaient en cale pour faire des palanquées, puis tout a été palettisé... Aujourd'hui le conteneur, la « boîte » standardisée, a envahi les ports et avale tout : les trafics se diversifient mais leur conditionnement reste le même ! Le travail perd de son intérêt à mesure qu'il devient physiquement moins pénible, plus routinier, et que les équipes de dockers s'amointrissent...

Poids



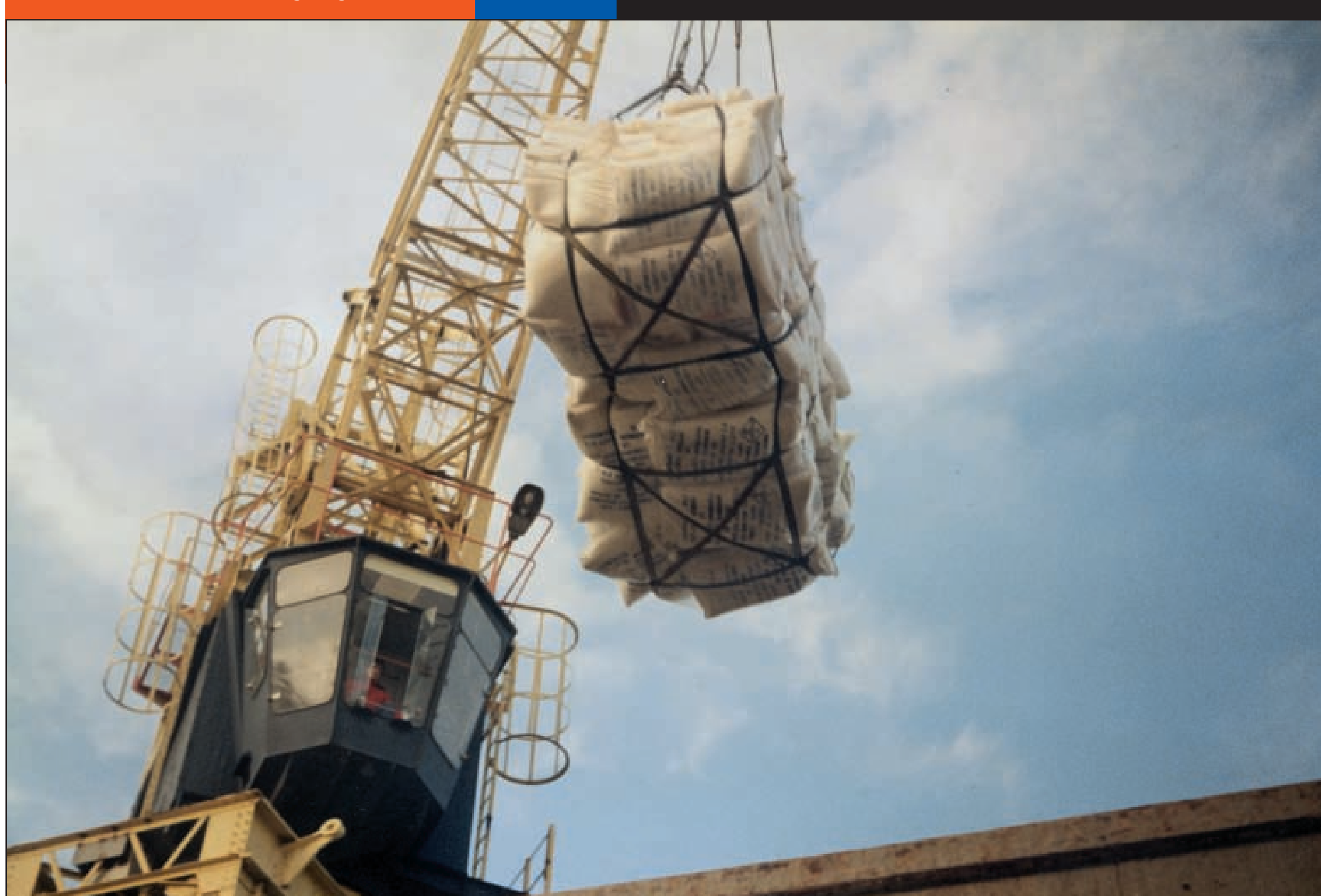
Terminal MDC de Montoir, coll. Bazin.



Roche-Maurice, chargement de sacs de maïs, coll. Zimmer.



Les quais nantais dans les années 1950, coll. Zimmer.



Une palanquée de *sling bags*, coll. Zimmer.

Un vieux docker se souvient : jeune et solide, il avait déchargé du sucre de canne provenant de Cuba ; et ce sac pesait 128,5 kg !

Et s'il n'y avait que le poids pour martyriser les corps : « Le sucre, c'était pas de la poudre. Il s'était aggloméré et était coupant comme de la pierre. On avait beau se protéger les épaules et le cou, on finissait la journée avec le dos en charpie ! C'était comme ça, fallait bien bosser pour ramasser le pognon ! » Et il en a donné des coups de croc dans des toiles de jute au risque de les percer. D'ailleurs, un docker pouvait toucher une prime s'il acceptait de travailler sans croc ; parfois il acceptait de travailler à mains nues... mais son croc n'était jamais loin.

Ce temps-là est révolu. Le conditionnement en sac obéit désormais à des règles plus soucieuses de la santé. Certains dockers ont connu le quintal, puis le demi-quintal.



Dockers nantais au travail. Au premier plan, une « baladeuse », coll. UD CGT 44.

Normalement, les dockers ne doivent pas manipuler des poids supérieurs à 25 kg, même s'il existe toujours des sacs de 50 kg de sucre. Dans les années 1970-1980, une équipe de vingt-deux dockers déchargeait en une journée et à la force des bras 650 tonnes d'ammonitrate conditionné en sacs de 50 kg : « Aujourd'hui, elle arrive dans des *big bags* d'une demi-tonne. À neuf, on en décharge 2 000 tonnes par jour... »

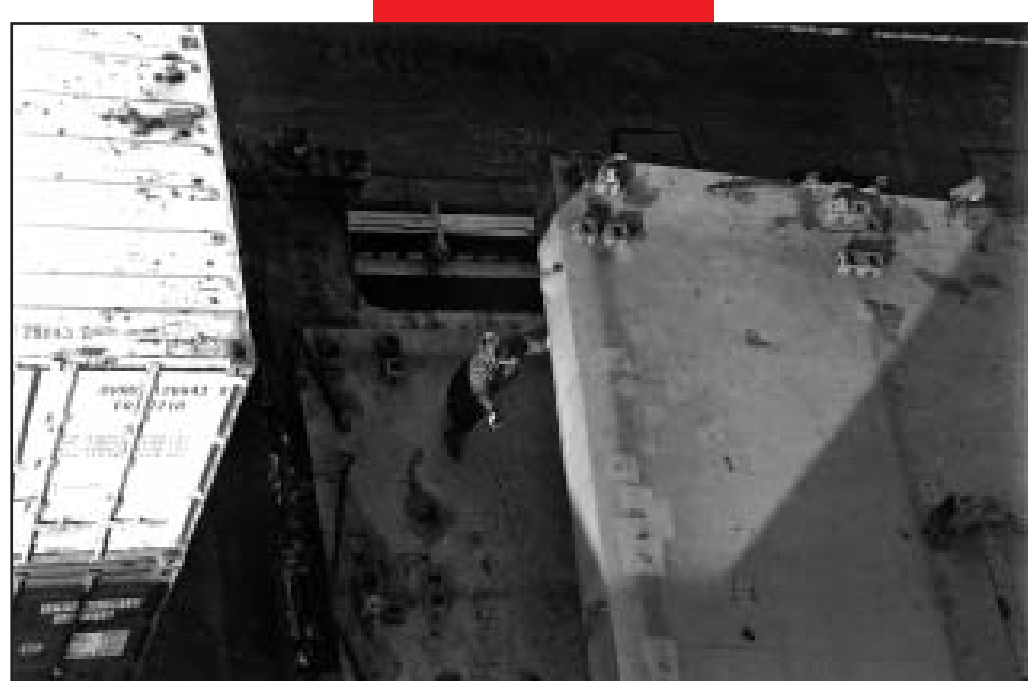
Signes



Port à bois, Coll. Zimmer.



Déchargement de tôles d'acier, coll. Zimmer.



Terminal MDC de Montoir, coll. Bazin.



Terminal MDC de Montoir, coll. Bazin.



Livret Sécurité..., 1955, coll. CHT.

Debout sur le pont, il est l'indispensable lien entre ceux qui s'affairent en fond de cale et celui qui officie à vingt mètres du sol, dans sa grue. Sans lui, pas de travail possible. Avant la généralisation des talkies-walkies sur les quais, il n'avait comme outils de travail que ses deux bras et un ensemble de gestes appris, de codes.

Dans le monde égalitaire des dockers, existe une hiérarchie. Le faiseur de signes, ou signaleur, fait partie de ces dockers expérimentés qui ont passé des décennies dans le ventre des navires. L'âge venu, leur connaissance du métier les a amenés à prendre d'autres responsabilités. Ils sont les yeux

du grutier qui, perché dans sa cabine, a besoin d'un auxiliaire à terre et à bord.

Pour le bois, une équipe de dockers en comprend deux : « En cale, on était six, auxquels il faut ajouter le faiseur de signes dédié au treuilliste, et le faiseur de signes dédié au grutier. Chacun a son boulot : les caliers passent les élingues du treuil autour de la bille de bois, le treuilliste la lève, les caliers passent les élingues de la grue, ôtent celles du treuil, et le grutier vire la bille ; et à chaque fois ce sont les deux faiseurs de signes qui coordonnent le boulot. Il faut donc travailler vite, parce que notre salaire en dépend, et en toute sécurité. »

Poussières



Un bull au terminal agro-alimentaire, coll. Bazin.



Nantes, déchargement de sucre, coll. Zimmer.



Cliché Jean-Loup Bernard.



Docker sur son chenillard, coll. Rousselot.



Saint-Nazaire, chargement de blé avec un « arrimeur-projeteur », coll. Bazin.

Il faut descendre dans un vraquier rempli de manioc pour comprendre ce que poussière signifie : « Je l'ai fait en 1991 et c'était l'enfer. Je me suis juré de ne plus y retourner ! Tu ne vois pas à deux mètres et en plus c'est dangereux. Ton chouleur, tu le descends une heure, puis tu le remontes pour le laver à cause des risques de combustion. Mais ça, c'est le cas de toutes les céréales maintenues dans des endroits confinés. »

Poussières chimiques s'échappant des sacs déchirés de cinquante kilos d'ammonitrate ou de phosphate : poussières qui brûlent les pieds et les mains. Poussières des céréales, des farines déchargées au godet, chargées au projeteur : poussières qui assèchent les gorges, gênent la respiration, s'insinuent partout. Poussières du charbon que l'on recrache des jours durant. Dockers et grutiers sont logés à la même enseigne, et « le faiseur de signes

est d'autant plus indispensable que le grutier travaille un peu à l'aveugle, avec la poussière qui sort de la cale, l'envole et parvient même à s'infiltrer dans la cabine ».

Mais la poussière la plus redoutée est celle de l'amiante : « Dans les années 1990, on a déchargé des plaques de fibrociment sur le port de Nantes. Des précautions ? On n'en prenait pas particulièrement. On inhalait de l'amiante sans le savoir... »

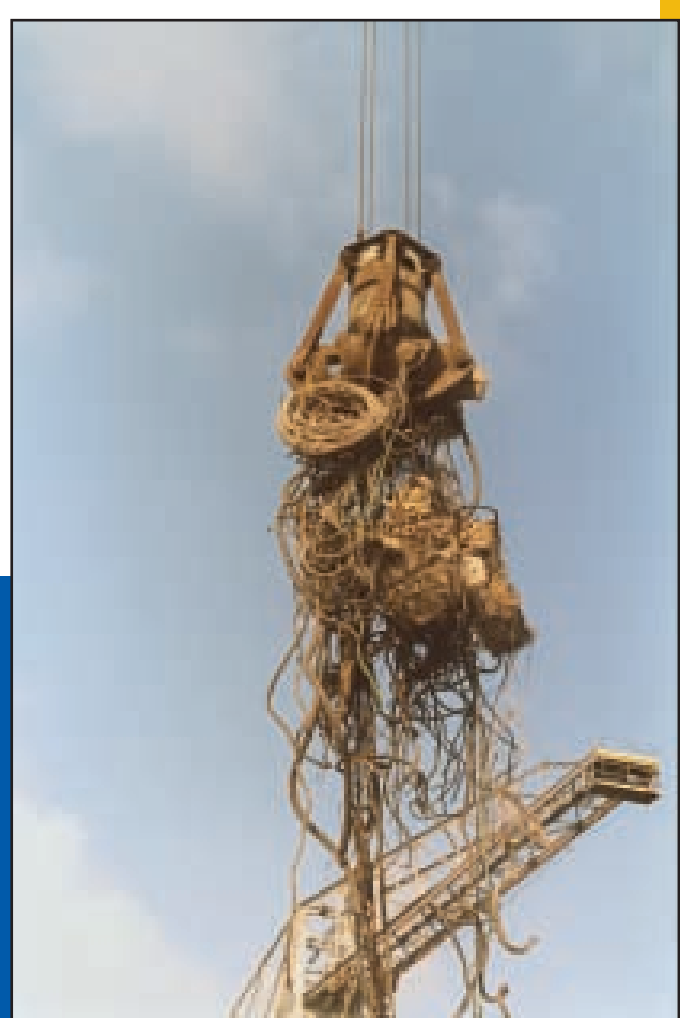
Bruits



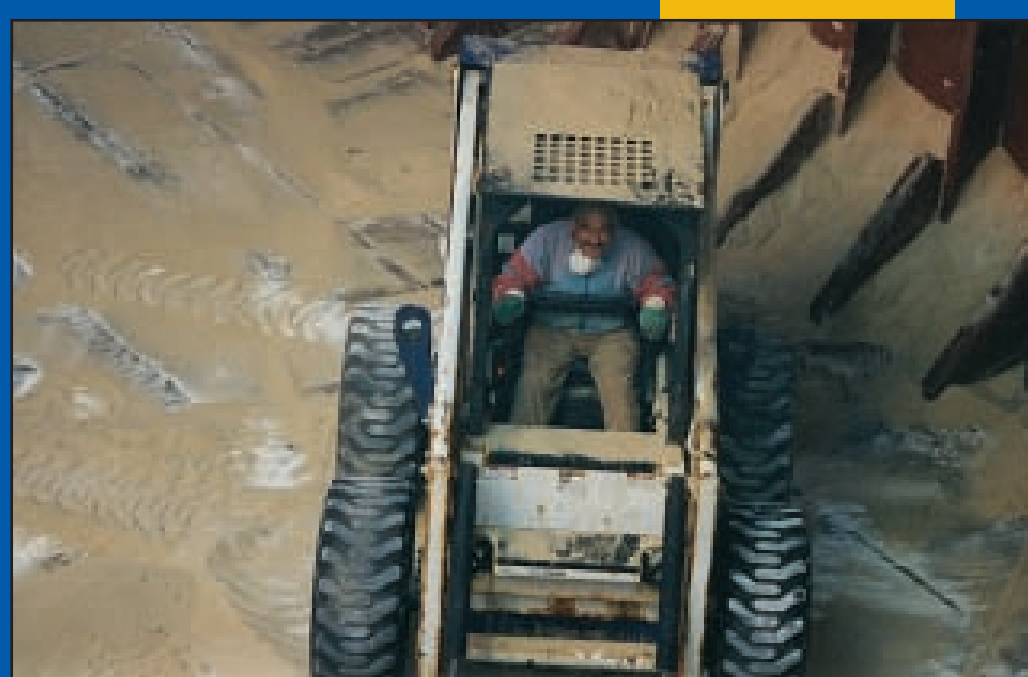
Coll. Rousselot.



Roche-Maurice, déchargement d'engrais au « crapaud », coll. Zimmer.



Déchargement de ferraille, coll. Rousselot.



Chouleur en fond de cale, coll. Rousselot.



Chouleur alimentant une vis sans fin, coll. Bazin.

Le quai est un univers bruyant, et il l'est de façon continue :
« Une cale, c'est du métal, et le métal fait résonner tous les bruits. »
Comme les chaudronniers, nombreux sont les dockers à souffrir de déficience auditive. *Idem* pour les grutiers, perchés sur leurs engins dans un brouhaha continu.

Personne n'y échappe : « Quand tu travailles en bas, tu dois supporter le bruit du treuil, de la grue et celui du godet quand il tape le fond. Forcément tu as aussi les cris des uns et des autres, sans oublier les camions qui passent sur les quais... Et en fond de cale, quand le travail a été bien avancé au point qu'on y descende un chouleur ou un chenillard, là, ça devient l'enfer.
La cale fait caisse de résonance. Alors, quand les marins se mettent en plus à piquer la rouille avec leurs pistolets à aiguille, c'est le pompon ! Mes oreilles aujourd'hui ? Les aigus ne passent plus ! »

La solution ? Le casque ou les arceaux anti-bruit. Mais comme ce sont des freins à la communication, certains dockers les délaissent. D'autres en revanche s'astreignent à le mettre, parce que le bruit, « ça rend irritable ». Cercle vicieux : « Si tu mets le casque, tu peux te mettre en danger immédiatement ; si tu le mets pas, tu condamnes tes oreilles à moyen terme. »

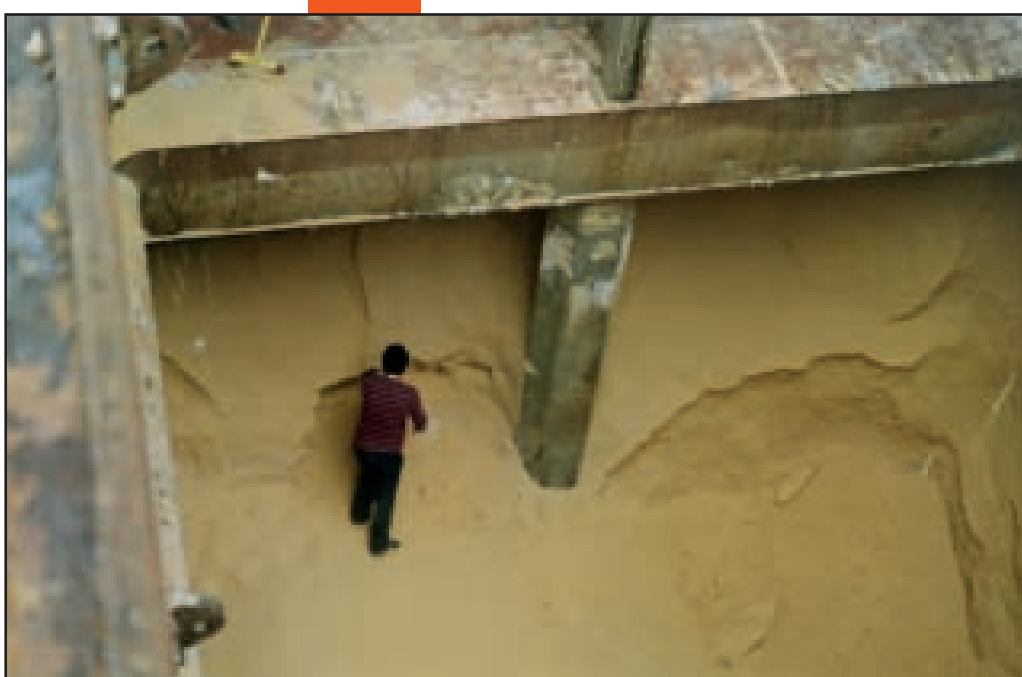


Déplacement d'un chenillard, coll. Bazin.

Odeurs



Coll. Rousselot.



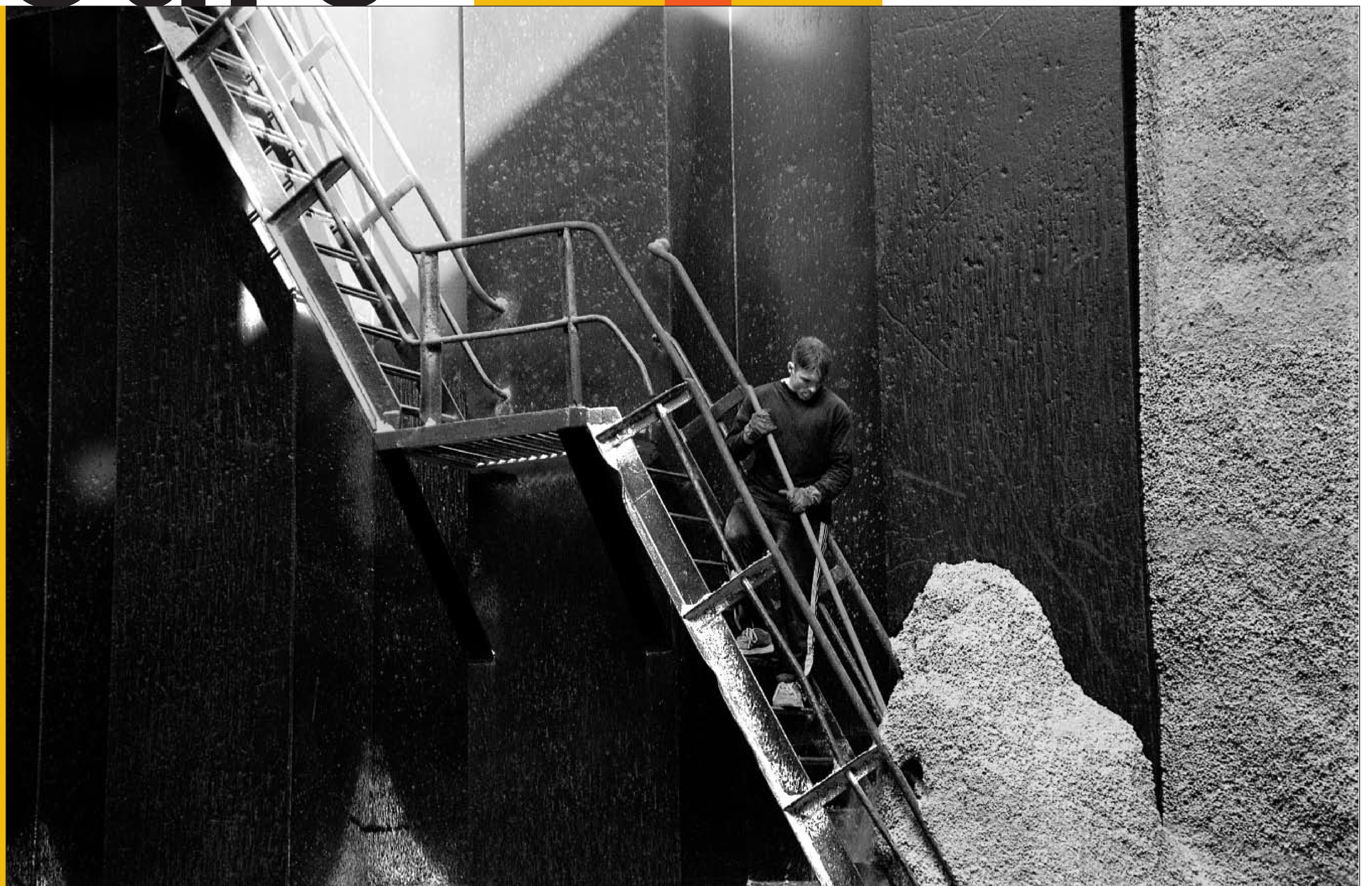
Déchargement de sucre, coll. Zimmer.



Roche-Maurice, déchargement d'ammonitrate, coll. Zimmer.



Nantes, déchargement de primeurs, coll. Rousselot.



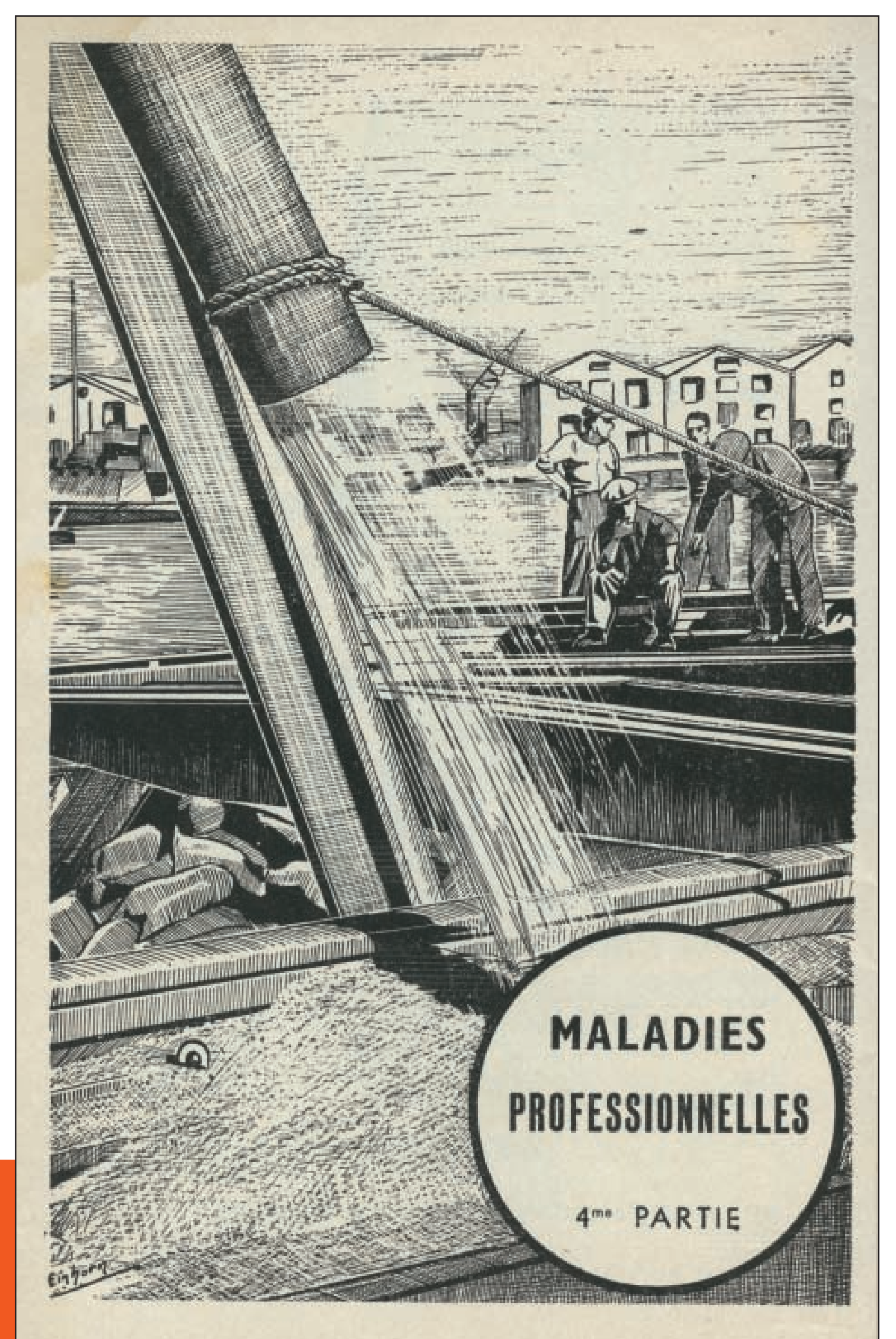
Déchargement de soja, coll. Bazin.

Odeurs. Celles de la clémentine marocaine et de l'ananas ivoirien, celles du sucre et du cacao, du poivron et de l'aubergine. Odeurs d'îles et de pays chaud, rayons de soleil dans la grisaille bretonne. Mais aussi...

Odeur pestilentielle de la farine de poisson qui donne la nausée, imprègne les vêtements et s'y accroche. Odeurs de grumes parfumées aux pesticides « et sentant littéralement la merde. L'ammonitrate ? Il te rentrait dans les chaussures, te bouffait les pieds et imprégnait tellement ton pantalon qu'il tenait debout tout seul ! Le phosphate ? Celui-là, je lui décerne la palme : il me refilait des aigreurs et me laissait

un goût de pétrole dans la bouche. Quand la chaleur s'en mêle, t'es pressé d'en finir, crois-moi ! »

Odeurs d'hydrocarbures pour les dockers travaillant au terminal roulier, à véhiculer camions et voitures. Odeurs chimiques qui sautent à la figure, irritent la gorge, font saigner le nez. Il est dit qu'aucun rat, qu'aucun insecte ne pourra résister à un tel épandage ! Odeurs qui s'infiltrant, s'insinuent et marquent leur territoire. Et pour cause : il n'y a pas encore de douches dans le vestiaire vétuste des Salorges avant les années 1980, condamnant les dockers à utiliser les bouches d'eau présentes sur les quais, à se laver à l'eau froide, été comme hiver.



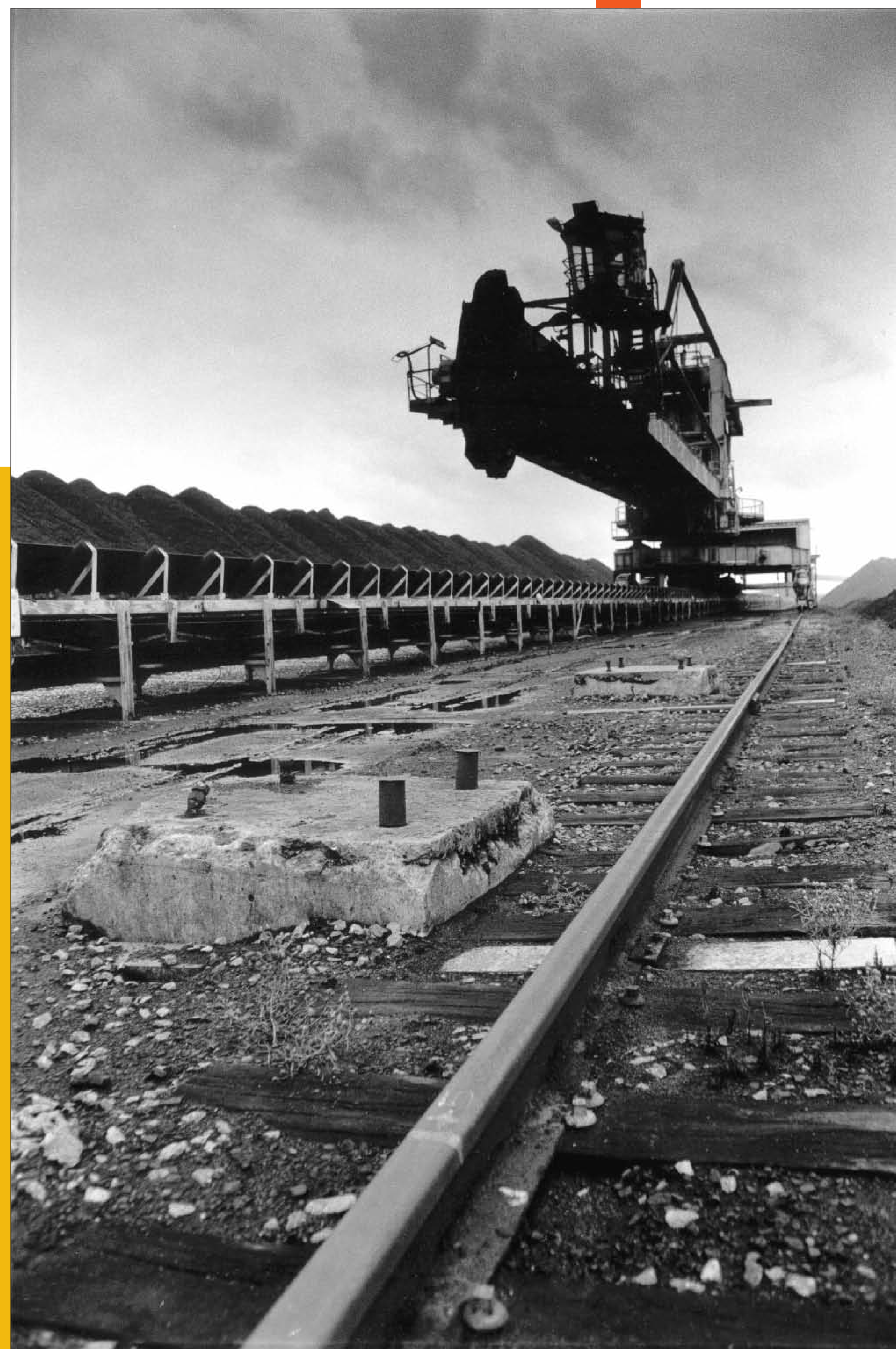
Livret Sécurité..., 1955, coll. CHT.

Chimie

C'est l'ennemi invisible, celui qui est partout et que l'on ne voit pas. Pesticides, insecticides, fongicides, solvants, gaz toxiques sont répandus dans les cales et dans les conteneurs, car champignons, rongeurs et insectes n'ont pas droit au voyage.

La cale ouverte, ces miasmes vous sautent à la figure et font tourner les têtes. En fond de cale, ils vous donnent la nausée. Dockers, grutiers, douaniers sont logés à la même enseigne : « Qu'ils viennent d'Amérique, d'Asie ou du Nord, tous les bois étaient traités contre les parasites. En tant que docker, tu ne sais rien des produits que tu manipules, et les opérateurs portuaires n'en savent pas plus que nous ! » Et puis, il y a l'amiante, cette « poussière du diable » dont la France mit tant de temps à proscrire l'usage (1997).

Prise de conscience tardive mais réelle. Pendant longtemps, dans l'ignorance des produits manipulés, les dockers se protégeaient peu : une paire de gants, un simple



Montoir, terminal charbonnier, coll. Bazin.

masque. Aujourd'hui, les cales sont ventilées et l'équipement un peu moins sommaire. Au point d'annuler les risques ? Certainement pas, d'où la nécessité d'une véritable politique de prévention et de protection contre les risques professionnels, et de responsabilisation de tous les acteurs de la filière portuaire.



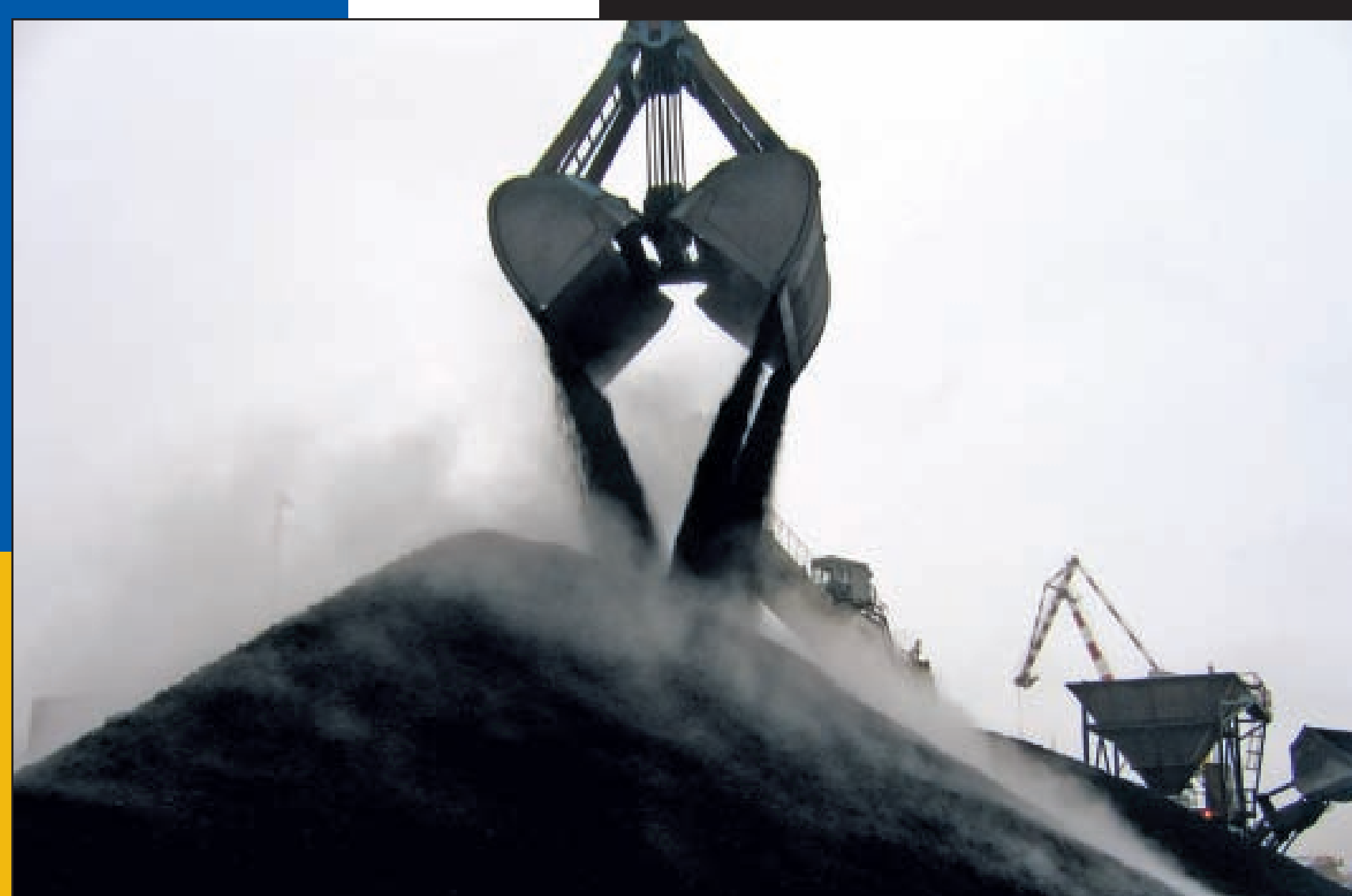
Déchargement d'ammonitrate, coll. Rousselot.



Déchargement d'engrais, coll. Rousselot.



Déchargement d'ammonitrate, coll. Rousselot.



Montoir, terminal charbonnier, coll. Bazin.

Prévention



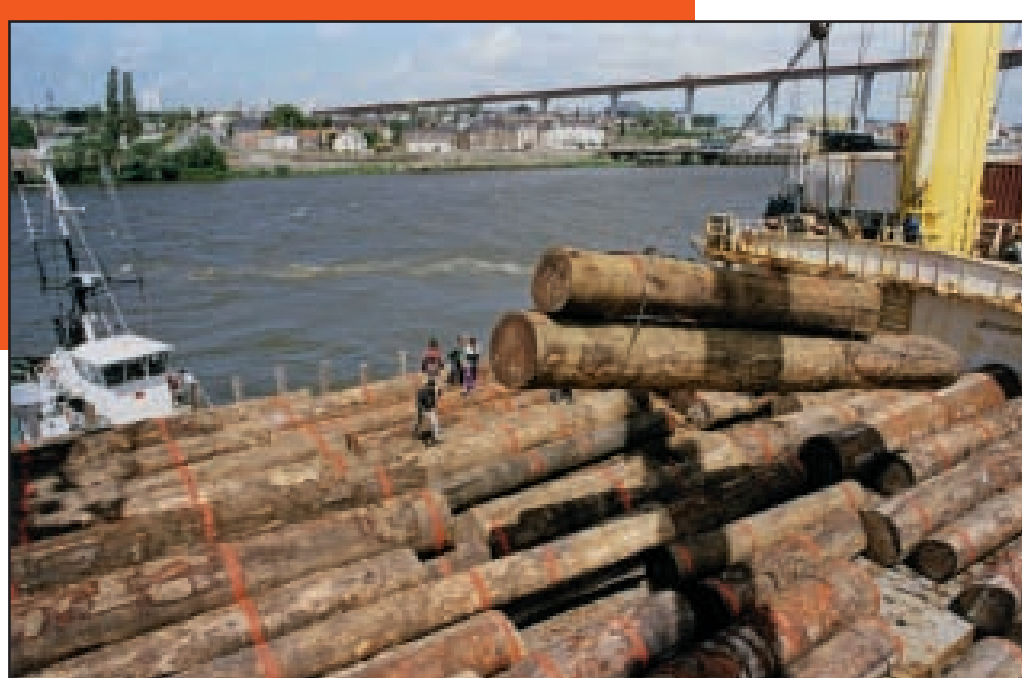
Livret Sécurité..., 1955, coll. CHT.



Docker descendant en cale, coll. Bazin.



Dockers sous des billes de bois, coll. Rousselot.



Coll. Zimmer.

Souvenirs de jeune docker nazairien grimpant sur les conteneurs en s'accrochant aux portes, voyageant sur un *spreader*, sautant de conteneur en conteneur qu'il pleuve, vente ou neige comme un « vrai artiste de cirque ».

Faire le travail « dans n'importe quelle condition, parce qu'il faut aller vite pour faire du pognon et éviter que le client choisisse Bordeaux, Le Havre ou Rotterdam ». Insouciance de la jeunesse : « On travaillait sans ceinture ni harnais et le gilet fluo n'avait pas été encore inventé. Le chantage au travail et le goût du risque nous faisaient faire n'importe quoi. » Aujourd'hui encore, des dockers détachent à coups de pied des blocs de soja accrochés aux parois, au risque de tomber vingt mètres plus bas.

Insouciance mais aussi habitude : « Les gars préféraient monter aux portes ou s'accrocher aux câbles plutôt que d'utiliser les grandes échelles de pompiers. Ils trouvaient ça plus sécurisant que d'être sur une échelle de quinze mètres qui se courbait ou qui glissait, ferraille sur ferraille. »

Le risque fait partie du métier, disent certains dockers. D'autres s'insurgent : « On ne nous écoute pas. Si je veux un masque ventilé, on me dit que c'est trop cher. Un kit mains libres plutôt qu'un talkie-walkie ? Pareil ! Par contre, on veut m'imposer un casque qui me protège de pas grand-chose et m'empêche d'avoir une vue panoramique. »



Coll. Bazin.



Terminal agro-alimentaire :
étalement du blé pour éviter
les surépaisseurs et permettre
l'étanchéité du panneau de cale.



Livret Sécurité..., 1955, coll. CHT.



Coll. Bazin.



Pose d'un twist-lock,
coll. Bazin.

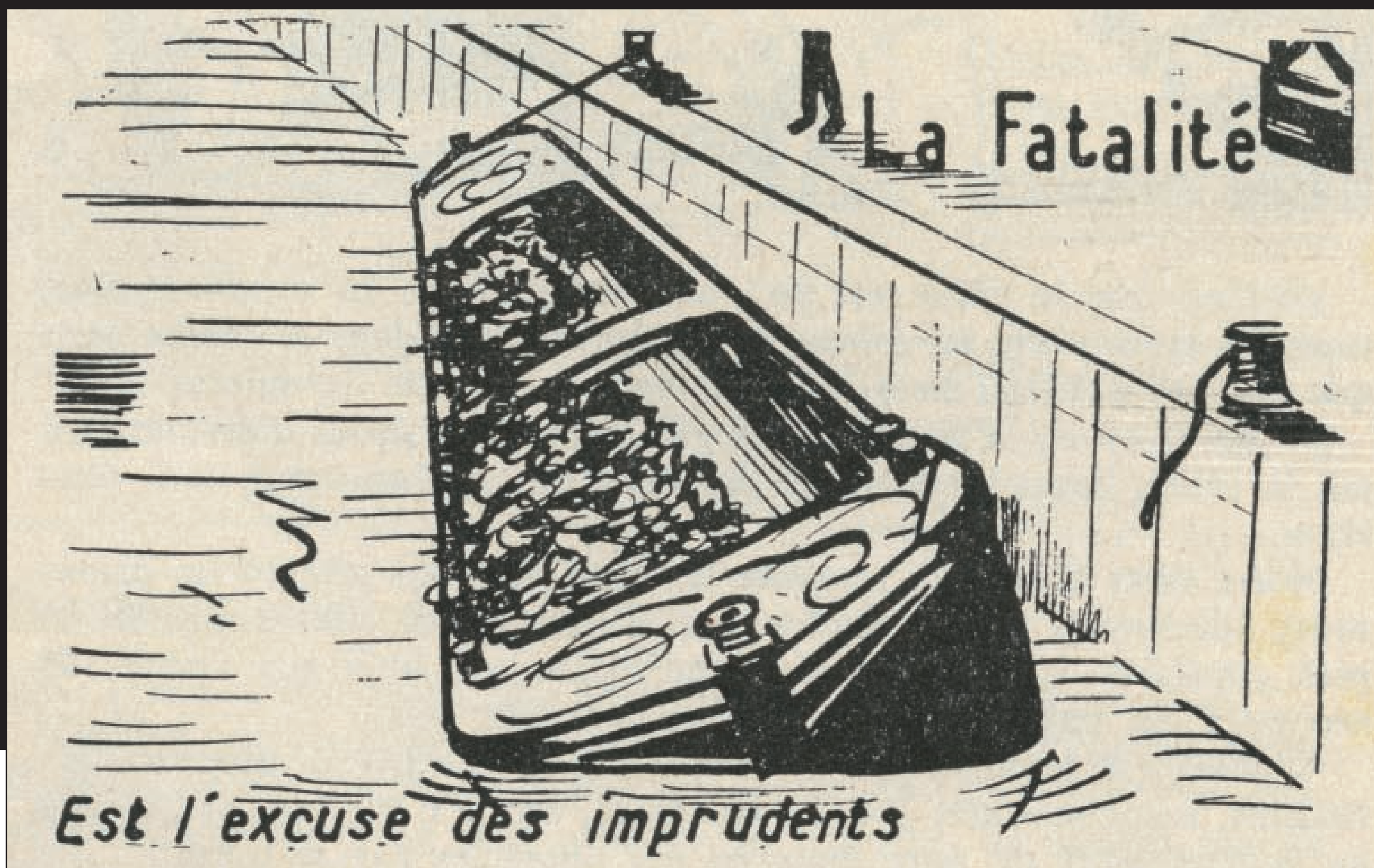
Tôles en fibrociment, chouleur, agrumes exotiques, boulets de charbon, tourteaux d'arachide et de soja... Autant dire pesticides, échappements diesels, amiante, chrome 6, HPA, poussières de bois, silice, solvants chlorés, mycotoxines... Des mots pour des maux, en somme ; des maux pour un mot, malchance, ou un autre, hasard.

Du fait de son travail, le docker a été confronté tout au long de sa carrière à différents cancérogènes. Si tout docker « poly-exposé » n'est pas destiné à souffrir d'un cancer, force est de constater qu'il a davantage de risques d'en contracter un, et à un âge moins avancé.

Malchance et hasard pour les uns, fatalité pour d'autres. Doit-on accepter que l'espérance de vie d'un docker soit inférieure de sept ans à celle d'un travailleur lambda ?

Doit-on accepter de voir « les copains » partir sans bruit les uns après les autres ? Doit-on se résigner à l'inacceptable ?

La prévention est l'affaire de tous, et si les dockers ont la tête dure, c'est que bien souvent ils ont perçu les injonctions à la sécurité comme des décisions autoritaires, vexatoires, indifférentes à la façon dont eux, les premiers intéressés, vivaient leur métier. Le travail ne doit pas être une maladie mortelle.



Livret Sécurité..., 1955,
coll. CHT.