



CENTRE DE RECHERCHE ET D'ÉTUDE D'ANTHROPOLOGIE ET D'URBANISME

LA MANUTENTION PORTUAIRE A DUNKERQUE

DU CROC AU CONTENEUR :
MUTATIONS TECHNIQUES, MUTATIONS PROFESSIONNELLES,
CHANGEMENTS DE VIE

Philippe LORENZO

Novembre 1989

Cette étude a été réalisée
sous la direction scientifique de
Alicete GEISTOERFER
Chargé de recherche CNRS
Responsable de la RCP 719
Anthropologie Maritime

Avec l'aide gracieuse
de Hubert LEMAIRE
Président de l'Association pour la création d'une
Maison de la Vie et des Traditions Portuaires
(ACMAPOR - Dunkerque)

et de Christian PFISTER
Conservateur du Musée Portuaire

S O M M A I R E

INTRODUCTION	p 1
1 ESPACE PORTUAIRE ET EVOLUTION DU TRANSPORT DE LA MARCHANDISE	p 4
1.1 Evolution des modes de conditionnement	p 5
1.2 Evolution de la construction navale	p 6
1.3 Evolution du port	p 7
2. LA MANUTENTION PORTUAIRE	p 10
2.1 Les différents acteurs de la manutention	p 11
2.2 Le statut des dockers	p 16
3 LE METIER DE DOCKER	P 19
3.1 L'organisation du travail	p 20
3.2 Savoir-faire, savoir y faire	p 22
3.3 Qualification, disqualification, distinction	p 36
3.4 Conditions de travail	p 40
4 SOCIETE DE L'ENTRE-SOI OU REPLI SUR SOI	p 42
4.1 Le Syndicat	p 43
4.2 La "communauté"	p 45
CONCLUSION	p 48
ANNEXES	

Afin de conserver l'anonymat des personnes interrogées,
leurs propos sont indexés avec une lettre précédée de M.
(ex. M. A)

1

introduction

On conçoit l'ethnologue Français travaillant dans un pays lointain, si possible entre tropiques, dans des sociétés que l'évolution des idées appellent exotiques mais que le sens commun continue de désigner par "primitives". On le conçoit moins travaillant dans l'hexagone - fut-ce en zone frontalière -. Il est inconcevable que le citoyen puisse être pris pour un "indigène".

Lorsque de discussions informelles en discussions "off the record", je décline mon statut, mon interlocuteur, non docker, s'étonne : " Mais nous ne sommes pas des sauvages". Souvent le silence se fait. Souvent la parole reprend : " Mais les dockers, vous savez, ils sont quand même bien particulier".

Bien sûr je cite de mémoire, mais l'idée est là.

Le docker semble bien être cet indigène-là, qui promène sa silhouette musclée et prête à se détendre dans la brume des quais du petit matin ou dans les bars de clair de lune, lointain descendant, mais descendant tout de même, de ces kaillelopres - coureurs de quais - en quête d'embauche. Et qui fait peur, peut-être, aussi.

Mais ce ne sont là qu'images et représentations. Travaillant dans des sociétés lointaines, la distance se fait naturellement d'avec ces dires et il est aisé de mettre en lumière les faits dont les indigènes n'ont plus conscience pour cause de quotidienneté répétée. En France, le chercheur partage avec ses concitoyens les mêmes images et la distance est plus difficile à trouver. Etre à la fois dedans et dehors, ici et ailleurs, contemporain et décalé, voilà un véritable enjeu.

Ce qu'il faut alors privilégier, se sont les individus et leurs relations, les individus et leur mémoire, la reconstruction des pratiques, ici celles des dockers de Dunkerque, pour pouvoir parvenir à une certaine connaissance, à une certaine intimité.

Mutations techniques, mutations professionnelles, changements de vie, c'est en quelque sorte l'épine dorsale de ce travail. L'idée, que d'aucun appelleraient hypothèse, serait de dire : les changements techniques intervenus dans le monde portuaire, y compris celui de la manutention liés à la mécanisation ont entraîné des bouleversements à l'intérieur des métiers de la manutention, ici principalement celui de cette nébuleuse docker. Aux changements du point de vu technique et de savoir-faire, s'en sont ajouter d'autres : relationnels, sociaux, économiques; en un mot, culturels.

Seulement l'ethnologue a le temps long. Non habitué à la circulation rapide de l'information, qui n'est somme toute que prétexte, il hante son terrain d'étude et glâne ses informations tant par l'observation directe répétée de son sujet que par des discussions informelles, dirigées ou approfondies auprès de ses informateurs.

Le temps imparti à ce travail est effectivement une limite à cette progression heuristique. Comme il fallut faire vite en peu de temps, l'observation a été délaissée au profit d'entretiens auprès de dockers (4, dont 3 anciens dockers) et de personnes travaillant à leurs côtés (1 assistance sociale, 2 personnes de l'Union Maritime et Commerciale, 1 personne du Port Autonome). D'autres contacts furent pris auprès de dockers en activité, mais les rendez-vous fixés, il n'y eut aucun refus, tombèrent après la date fatidique du rendu.

Certains documents réclamés ne sont jamais parvenus, d'autres vont arriver, d'autres en cours d'acheminement.

C'est dire les limites de ce travail. Que l'on veuille bien le prendre pour ce qu'il est : un écrit fait dans la tourmente de la recherche, prématuré sans doute.

**1 ESPACE PORTUAIRE ET EVOLUTION DU TRANSPORT DE LA
MARCHANDISE**

L'emploi et le travail des dockers sur un port, sont non seulement dépendants de la nature de la marchandise à manutentionner mais sont déterminés aussi, et à un niveau plus général, par le degré de modernisation et d'acquisition des instruments de levage et de transbordement - grues, portiques, appelés outillage -, par la transformation des modes de conditionnement de la marchandise, par l'évolution de la conception des navires marchands, enfin, par l'importance du trafic.

1. 1 Evolution des modes de conditionnement

La manutention portuaire reste assujettie au mode de conditionnement de la marchandise. On est ainsi amené à distinguer plusieurs types de conditionnement : traditionnel, par unité, en conteneur.

Le conditionnement traditionnel est celui qui se présente sous forme de sacs (sucre, farine, café, ciment, engrais, ...) caisses, balles (laine, coton), fûts, etc.

De même on y ajoute toutes les marchandises de volume très important et qui doivent être manipulées à l'unité : produits sidérurgiques, métallurgiques, forestiers, matériaux de construction, etc.

Le conditionnement par unité est celui qui regroupe en un même ensemble, une même unité, plusieurs marchandises individuellement conditionnées de façon traditionnelle : sacs mis sur palettes, sacs ou balles

réunis entre-eux par une élingue. Ce conditionnement permet une manutention plus rapide de la marchandise, en plus grande quantité et donc amène un gain de productivité.

Le conteneur, apparu à Dunkerque vers le début des années 1970, est un mode de conditionnement modifiant radicalement la manutention.

De manipulation aisée à l'aide d'engins appropriés, il peut contenir plusieurs dizaines de tonnes de marchandises à la fois et, s'il permet lui aussi un gain de temps appréciable, il permet aussi de ne pas rompre la chaîne de transport : le conteneur passe directement du bateau au wagon ou camion et vice-versa (transport multi-modal). Le coût de manutention de la marchandise en est donc réduit, de même que l'effectif de la main d'oeuvre nécessaire.

1. 2 Evolution de la construction navale

Par ailleurs, il faut insister sur l'évolution des transports maritimes, notamment par l'augmentation de leur capacité.

Plus gros, les navires se sont ensuite diversifiés. Au cargo traditionnel, sont venus s'ajouter à partir des années 1960 pétroliers et super-tankers, méthaniers (gaz), vracquiers (minerais et pondéreux), porte-conteneurs et rouliers.

Les porte-conteneurs sont uniquement affectés au transports des conteneurs. Les autres navires, type vracquiers ou rouliers peuvent eux-aussi embarquer des conteneurs sur leur pont. Les nouveaux porte-conteneurs peuvent en transporter plus de 3 000, arrimés à la fois

dans les cales et sur le pont.

Les rouliers sont d'apparition plus récente. On les appelle communément des ro-ro, de l'anglais roll-off/roll-on. En effet, ce type de navire accepte aussi bien un chargement vertical, par grues, qu'un chargement horizontal, par rampe d'accès ou passerelle, latérale ou arrière, menant directement des cales au quai, comme dans le cas des ferries, et permettant l'embarquement d'engins de manutention motorisés : camions, élévateurs, ...

Par ailleurs, l'élargissement des entrées de cales avec réduction progressive de la surface prise par le pont permet aux grues, qui travaillent au carré, c'est-à-dire à l'aplomb, d'être beaucoup plus performante puisque la manutention hors carré est faible.

1.3 L'espace portuaire

Il ne s'agit pas pour nous de faire l'historique du port de Dunkerque. Pour cela, nous renvoyons à la bibliographie in fine.

Cependant, nous ne pouvons faire l'économie d'un certain nombre de données essentielles qui permettent de comprendre les changements intervenus dans la manutention portuaire.

Le port de Dunkerque est double. D'un côté, le Port Est, port traditionnel qui est inséré dans le centre de la ville et qui s'étend vers la mer. D'un autre côté, le Port Ouest, construit en 1975, loin de toute habitation, vint conforter le Port Est, arrivé à saturation. Il est adapté aux techniques modernes de transport de la marchandise (conteneurs, ...)

Ces deux ports, qui s'étendent sur 17 km reliés par un canal - le Canal Maritime, long de 5 km - sont aussi dissemblables par leur aspect que par leur fonction.

* Le Port Est

Port traditionnel, il est polyvalent et porte les marques d'une activité portuaire importante : hangars désaffectés, constructions neuves, entrelacs de bassins, d'écluses, de passerelles, de voies de chemins de fer bord à quai, de routes.

Il comporte plus de 15 quais (dont les quais Freycinet 1 à 13), 2 appontements pétroliers, un appontement céréalier, un quai à pondéreux le long du Canal Maritime, 3 écluses principales, l'ensemble couvrant une superficie de 385 ha.

Ce site comprend comme outillage une soixantaine de grues électriques (6 à 15 T), mais dont la plupart, obsolètes, ne fonctionnent plus; plusieurs grues de 10 à 50 T; 2 grues mobiles de 17 T à 3 mètres et 2 grues mobiles de 30 T à 40 mètres; une bigue flottante de 250 T; 2 portiques de 42 T sur le quai à pondéreux; 2 portiques de chargements des sacs de sucre et une tour de chargement de ces mêmes sacs. Il faut y ajouter trois postes pour navires rouliers à rampe arrière.

Le Port Est est accessible à des navires d'un tirant d'eau maximum de 14,20 m pour une charge maximale de 115 000 T. Il dessert les trafics liés aux industries de la zone portuaire (sidérurgie, pétrole, pétrochimie, ...), ceux nécessitant des installations spécialisées (aciers, sucres, bois, vracs liquides) et les trafics de marchandises diverses.

- Le Port Ouest

Le Port Ouest est accessible aux navires de la classe des 300 000 T (tirant d'eau dans l'avant-port 20,50 m, superficie 560 ha).

Port de construction récente, loin de la ville, il possède peu de bâtiments et s'étend sur une superficie très importante, dont certaines parties sont réservées aux entreprises qui voudraient s'y installer. Le port rapide (conteneurs) ressemble à un vaste terre-plein bitumé où les lignes blanches marquées d'un numéro dessinent les lieux de stockage des conteneurs. Ici, 4 voies de chemin de fer seulement, une route principale et aucune écluse. Le site comporte outre le port rapide, un terminal acier, un terminal minéral, 4 appontements pétroliers dont un dans l'avant-port, un poste ro-ro, un terminal céréaliers et vracs agricoles et le terminal transmanche

Ce port dispose de 3 portiques pour la manipulation des conteneurs, de rampes pour rouliers à passerelle oblique, 2 portiques de 50 T pour le déchargement des minerais. Aucune grue n'y est visible.

1

2. LA MANUTENTION PORTUAIRE

Les changements à la fois du conditionnement des marchandises et de leur mode de transport ont affecté la manutention portuaire et l'ont obligée à s'y adapter. Cependant, ainsi que le remarquent Georges Abou Sada et alii :

" La diffusion des changements est plutôt lente. L'adoption des nouvelles techniques, même immédiatement, implique rarement l'abandon symétrique des anciennes. Il semble qu'il y ait pendant un certain nombre d'années, juxtaposition des techniques. Au cours du temps, les anciennes tendent à disparaître au profit des nouvelles mais la "chaîne des transports" ne s'adaptant pas aux mêmes moments ni avec les mêmes délais, la substitution peut demander des périodes longues." (1)

Avant de passer au métier proprement dit du docker et voir si adaptation à la manutention il y a eu, il convient de bien définir les différents acteurs de la manutention portuaire ainsi que leurs rôles.

2. 1 Les différents acteurs de la manutention

Dans le port de Dunkerque, il n'existe pas moins d'une douzaine de professions qui concourent à la réception d'un navire et à son déchargement / chargement. (2)

La manutention portuaire proprement dite - déchargement et chargement d'un bateau - implique trois grands types d'acteurs : le person

(1) ABOU SADA Georges et alii, La manutention portuaire, étude comparative : Dunkerque, Anvers, p 89

(2) cf en annexes la liste des professions.

nel du Port Autonome affecté à la conduite de l'outillage portuaire, les entreprises de manutention, les dockers.

- Le personnel du Port Autonome de Dunkerque (P.A.D.)

Le personnel du P.A.D travaillant à la manutention est formé des grutiers et des portiqueurs, ayant reçus une qualification professionnelle. Les grutiers conduisent les grues que le Port Autonome a achetées et placées le long des quais. Les grues servent à la manutention dite verticale et traditionnelle (palettes, palanquées, gros colis, etc.).

Les grutiers conduisent aussi les grues flottantes pour le levage des colis lourds.

Les portiqueurs conduisent les portiques à conteneurs et à céréales.

- Les entreprises de manutention

A Dunkerque, les entreprises de manutention s'appellent des stevedores. Ce sont les entreprises de manutention qui organisent les opérations de chargement/déchargement.

Historiquement familiales, et elles le restent encore, elles ont commencé à se rapprocher dès le milieu des années 60 pour créer plusieurs groupements. Les rapprochements concernent l'exploitation des opérations de manutention et non les opérations commerciales proprement dites, qui restent du ressort de chaque entreprise. Ils sont dû à l'importance des coûts des équipements de manutention.

On peut ainsi distinguer plusieurs types de stevedores.

Les groupements de manutention.

COGEMA (Compagnie Générale de Manutention, 1966)

NORMA (Nord Manutention, 1969)

SOMABAMI (Société de Manutention du Bassin Minéralier. La plupart des stevedores en font partie ainsi que SOLAC, ex-USINOR).

Les stevedores indépendants.

BARRA et Fils

BRUNELLE

Les stevedores faisant exécuter tout ou partie de leurs opérations par d'autres entreprises.

CONTINEX INTERNATIONAL FRET S.A.

COQUELLE GOURDIN S.A.

En plus de ces stevedores, on peut ajouter la S.A.M. (Société Anonyme de Manutention) qui s'occupe des opérations de manutention terrestre et qui a créée avec Brunelle en 1981 la SOMAPO (Société de Manutention du Port Ouest), spécialisée dans la manutention de conteneurs.

Les plus importants parmi tous ces stevedores sont la COGEMA, NORMA, BARRA, SOMABAMI et SAM.

Au BCMO, seules les entreprises NORMA (3), SOMABAMI (1), BARRA (1), S.A.M. (1) et COGEMA (2) disposent d'un ou de plusieurs boxes (1). Les autres entreprises partagent le même box.

On notera cependant que les pointeurs (voir infra p. 9) disposent d'un box à part.

- Le personnel de manutention

Les chefs de manutention : Ce sont des permanents des entreprises de manutention. Ils ont sous leur responsabilité plusieurs chargement ou déchargement de navires en même temps, chacun conduit par un contremaître. Ils s'occupent aussi de la location de l'outillage du port auprès du Port Autonome.

Les contremaîtres : Le plus souvent permanents des entreprises de manutention, mais ils peuvent être recrutés au Bureau Central de la Main d'Oeuvre (BCMO, voir infra p. 12), ils sont responsables du recrutement quotidien des ouvriers dockers au BCMO et des opérations de manutention dont ils ont la charge.

(1) Les chiffres en parenthèses indiquent le nombre de boxes d'embauche par entreprises au BCMO. Cf plus bas la définition du BCMO. Il reste une plaque au nom de BOIRON mais cette entreprise a disparu aujourd'hui.

Les conducteurs d'engins et tractoristes: Ils sont quelquefois permanents d'une entreprise de manutention mais le plus souvent sont recrutés au BCMO. Ils ont la charge de conduire les engins de levage tels les élévateurs à fourches, les élévateurs à conteneurs, etc. ainsi que les camions, les chargeuses à minerai, etc., voire les portiques céréaliers.

Les ouvriers dockers : Ils constituent le gros de la main d'oeuvre. Ils sont recrutés au BCMO par le contremaître et ne sont jamais permanents de l'entreprise.

On peut distinguer parmi eux :

- des pointeurs, qui "recensent" les marchandises tant au chargement qu'au déchargement suivant le plan qu'ils reçoivent de capitaine en second du bateau. Ils sont répartis sur les différents chantiers par les répartiteurs ou dispatchers; Le chef de bateau est en liaison avec tous les pointeurs qui travaillent sur le même bateau.

- des débordeurs qui aident à la manoeuvre du grutier ou du portiqueur en étant sur le pont du navire;

- des échantillonneurs qui prélèvent des échantillons de la marchandise pour analyse (graine notamment);

- des caleurs-bridgeurs qui amarrent la marchandise dans la cale;

- des bâtonistes qui font fonction d'homme de sécurité - tirent leur nom du fait qu'ils arrêtaient les wagons de marchandise avec un bâton coincé dans les rails juste devant la cale du navire -;

- des conducteurs de grues de bord.

2. 2 Le statut des dockers

Seuls les ouvriers dockers, les conducteurs d'engins et les contremâîtres ont le statut docker. Ce statut est défini par la loi du 6 Septembre 1947. Cette loi organise l'intermittence (cf infra p 13) et apporte aux dockers des garanties en contrepartie de cette intermittence :

- Monopole d'emploi pour les dockers professionnels dans la manutention portuaire.

- Priorité d'embauche pour les dockers professionnels.

- Versement d'une indemnité de garantie aux dockers professionnels qui se sont présentés à l'embauche et n'ont pas été recrutés.

Cependant c'est la Convention Collective de 1936 qui régit les congés payés des dockers et certaines "Recommandations Internationales" modifient sur quelques points la loi de 1947.

Comme le signale Thérèse AUBERT-MONPEYSSSEN :

" Les dockers tiennent beaucoup à la loi de 1947 et l'organisation très spécifique de la condition juridique du docker a exclu cette catégorie professionnelle de l'évolution générale du droit du travail. Bénéficiaires d'une indemnité de garantie, ils sont exclus des dispositions concernant le chômage partiel; embauchés à la vacation, ils demeurent en dehors des textes sur l'aménagement du temps du travail et sur le salaire; de part leurs conditions d'activité ils sont restés en marge des textes sur le pouvoir disciplinaire, travailleurs intermittents ils ne sont pas concernés ni par le contrat à durée déterminée ni par les textes sur le

licenciement; ils ont un régime spécial d'accidents du travail et l'idée de polyvalence s'oppose aux dispositions concernant la qualification professionnelle, etc." (1)

* Le monopole d'emploi des dockers

Ce sont les articles L. 511-1 et R. 511-2 du Code des Ports qui définissent le monopole des dockers sur la manutention portuaire.

" Les ports maritimes de commerce et les ports de navigation intérieure de la métropole dont le trafic est suffisant pour justifier la présence d'une main d'oeuvre permanente d'ouvriers dockers, sont désignés par arrêté du Ministre des Travaux Publics, après avis des organisations professionnelles les plus représentatives" (art. L 511-1)

" (Les opérations réservées aux dockers sont) des opérations de chargement et de déchargement des navires, les opérations de reprise sur terre-plein ou sous hangars à l'intérieur des limites du domaine public maritime ou fluvial" (art. R 512-1, 1er alinéa) (2)

Mais, remarque encore Thérèse AUBERT-MONPEYSSEN,

"il n'y a pas de véritable définition de ce qu'il faut entendre par "opération de chargement et de déchargement" qui sont réservées aux dockers. (...) Le déchargement d'un navire est en effet une opération de transbordement de la marchandise du navire à terre, et est achevé lorsque la marchandise est déposée sur le terre-plein ou dans un han-

(1) AUBERT-MONPEYSSEN Thérèse : Les dockers, genèse et évolution d'une corporation en marge du droit, p

(2) *ibid.* p 8 et 10

gar desservant le quai, ou sur un engin de transport terrestre.

L'opération de chargement est bien évidemment l'opération inverse. (...)

Le monopole des ouvriers dockers ne s'applique pas à la conduite des tracteurs d'outillage public de la chambre de commerce qui servent à l'embarquement et au débarquement des véhicules non accompagnés, et la conduite de ces engins motorisés peut être confiée par le concessionnaire à son propre personnel (lettre Min. du 23 août 1974)." (1)

N'allons pas plus avant. Si le statut du docker est régi au niveau national, l'exercice du métier est régi quant à lui au niveau local, par une série de textes ou de conventions. Ce n'est donc pas la même chose d'être docker à Dunkerque, que de l'être à Marseille, Calais ou au Havre.

C'est cette spécificité que nous allons maintenant parcourir.

(1) Ibid. p 11-12

3. LE METIER DE DOCKER

3. 1 L'organisation du métier

* CAINAGOD et BCMO

La loi de 1947 institue une "Caisse Nationale des Ouvriers Dockers" (CAINAGOD) qui est en principe alimentée par les entreprises de manutention, mais l'Etat a dû déjà intervenir dans son financement (1987) pour pallier le chômage massif des dockers.

La CAINAGOD est chargée d'immatriculer les dockers, de contrôler leur embauche, de leur assurer le paiement des congés payés et en cas d'inemploi, de payer l'indemnité de garantie. A Dunkerque, cette indemnité s'appelle la "piqûre" et son montant est en 1989 de 95 F par demi-journée de travail chômée. Mais le nombre de piquûres autorisées par an est limité à 300 (200 en 1947).

Le BCMO est à la fois un service extérieur de la CAINAGOD, et, localement un organisme paritaire, composé de trois représentants des ouvriers dockers et de trois représentants des entreprises de manutention, de représentants du directeur du port ou du chef de service maritime.

Le BCMO est chargé dans chaque port de proposer des listes de nomination de dockers (élaborées paritairement par les représentants ouvriers et patronaux). Travaillant sur le port, c'est le directeur du Port Autonome, instance chargée d'assurer la gestion du port, qui nomme les dockers. Le BCMO contrôle aussi l'embauche et la répartition du travail.

La répartition du travail entre les dockers est assurée par des contrôleurs, qui sont des dockers indemnisés par le BCMO.

Par le BCMO le docker reçoit sa carte professionnelle, dite "carte G", qui seule lui donne droit de travailler au port.

A côté des dockers professionnels, donc titulaires de la carte G, il existe une seconde catégorie de dockers : les dockers occasionnels.

Ceux-ci n'interviennent dans la manutention que si la demande de dockers est supérieure à l'offre. Est alors recrutée toute personne se présentant au BCMO lors du comptage (cf infra p. 13). Ce système de recrutement, marchant par le bouche-à-oreille, n'existe plus en pratique depuis plus de 10 ans, la demande de dockers n'ayant jamais été supérieure à l'offre.

De la même façon, l'embauche de dockers professionnels a été suspendue à Dunkerque depuis 1977, date à laquelle 250 dockers ont été nommés. Pour pouvoir prétendre obtenir la carte G, il fallait être fils de docker et avoir entre 18 et 23 ans. Les plus jeunes dockers ont aujourd'hui plus de 30 ans.

* L'intermittence

Statutairement, et la loi de 1947 est là pour l'affirmer, c'est l'intermittence qui régit le travail du docker.

L'intermittence veut dire que l'ouvrier docker est à employeurs multiples, donc qu'il n'a pas de patron spécifique. Cependant, durant son temps de travail, il reste l'employé du stevedore qui l'a recruté. Non permanent d'une entreprise de manutention, il est recruté

quotidiennement par le contremaître au BCMO (c'est le "comptage"), soit pour des périodes de 4 heures (vacations, deux par jour), soit pour des périodes de 8 heures (shift, une par jour).

De fait, le docker n'a aucun rapport direct avec son employeur, et il peut changer d'employeur dans la même journée.

Les ouvriers dockers professionnels sont tenus de se présenter régulièrement à l'embauche, de pointer au BCMO et d'accepter le travail proposé, sauf motif reconnu valable, en contrepartie de leur priorité d'embauche.

A Dunkerque, en général, car le système peut être assoupli au cas par cas, les vacations se font de 8 heures à midi et de 14 heures à 18 heures. Les shifts de 6 heures à 14 heures, de 14 heures à 22 heures, de 22 heures à 6 heures.

Le port fonctionnant 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, il n'y a pas de vacations le week-end mais uniquement des shifts.

3. 2 Savoir-faire, "Savoir y faire"

" D'abord pour travailler nous on est un petit peu des petits artisans. On est là, on offre notre savoir-faire à des contremaîtres représentant des sociétés de manutention et donc on est libre de travailler dans une maison ou bien dans une autre, au poste qu'on veut dans le travail qu'on veut quand il y a du boulot. Quand il n'y en a pas, ben on prend le premier venu on est bien content de travailler aussi" (M. B)

La reproduction de la profession se fait sur une base familiale : il faut être fils de docker pour être soi-même docker, ou alors être en contact intime avec eux, mais la filiation commencera dès la génération suivante.

" Fils, petit-fils et arrière petit-fils de docker" (M. A) |

" Mon père avant travaillé chez Lesieur, il soudait les grosses cuves et après sa mère tenait un café. Ma mère a repris le café et mon père est devenu copain avec des dockers. Ils ont dit : "Viens travailler avec nous" et il est parti docker" (M. C)

D'après les premiers éléments que nous avons, il semblerait que l'accès au métier de docker était le même pour chacun des fils du docker. Seule la volonté des uns et des autres les faisait choisir ou non le métier de docker.

Reproduction familiale ne veut pas dire pour autant transmission familial d'un certain savoir-faire pour accomplir les différentes tâches de la manutention. Tout au plus peut-on le supposer puisque les dockers travaillant en équipes, les brigades, souvent les fils se retrouvaient avec les pères.

Les opérations les plus nombreuses de la manutention portuaire traditionnelle n'impliquaient pas de savoir-faire véritable, au sens où savoir-faire voudrait dire acquisition de techniques et compétences particulières à l'exercice du métier. Elles sont simples et répétitives : mettre en sacs, portage de sacs, remplissage de bennes, etc.

D'autres, telles l'élinguage ou l'arrimage de la marchandise, requéraient par contre un certain savoir-faire.

L'on pourrait dire ainsi et de façon un peu provocante, mais non totalement inexacte, que le savoir-faire des dockers consistait et consiste :

- lors du chargement, à ce que la cargaison soit bien arrimée et ne mette pas en danger la sécurité du bateau et la vie des hommes en mer.

- lors du déchargement et du chargement, à ce que le temps d'arrêt du bateau au port soit le plus courts possible, de telle manière que la rupture

dans le transport de la marchandise soit la plus réduite.

Ce qui est, on en conviendra, déjà beaucoup. Les dockers dunkerquois étaient ainsi réputés pour leur rapidité et leur sûreté comme le rappelle Patrick Hernandez :

"Ces deux facteurs : rapidité et sûreté, semblent s'exclure. C'est bien plutôt leur conjonction qui fait l'habileté des dockers (...). Les dockers dunkerquois étaient passés maîtres de l'arrimage. Même pendant les périodes de conflits sociaux, ils ont toujours mis leur coquetterie à bien arrimer les marchandises" (1)

* Un recrutement ouvrier hors qualification

Le recrutement familial des dockers se suffit à lui-même. Aucune qualification technique ou professionnelle n'est pris en compte. Ici, le diplôme n'a pas valeur de sélection. De plus, le savoir-faire acquis sur le terrain n'est pas reconnu et de fait ne donne pas droit à un salaire différentiel ou à des primes. Un docker jeune ou ancien, expérimenté ou non, touche le même salaire pour un même type de marchandise manutentionnée. La qualification, le savoir-faire, lorsqu'ils existent, font partie intégrante du travail. Dans les esprits, des dockers et des entreprises de manutention, ce qui importe c'est que le chargement soit fait, vite et bien.

(1) HERNANDEZ J. P. : Les dockers à Dunkerque de 1900 à 1932, p 32

De fait, mais aussi de droit (loi de 1947), le docker est polyvalent : il doit être capable de manutentionner tout type de marchandise sur tout type de bateau.

* Un recrutement contremaître fondé sur le savoir-faire

Si le recrutement des ouvriers dockers ne donne pas lieu à une vérification d'aptitude technique, par contre le recrutement des contremaîtres et chefs de manutention lui est fondamentalement différent. La maîtrise des opérations de manutention, la démonstration d'un certain savoir-faire sont dès lors nécessaires. La qualité de contremaître ou de chefs de manutention ne s'hérite pas. Elle s'acquiert.

" Les contremaîtres ont des équipes d'ouvriers dockers et parmi ces ouvriers, il y en a toujours un qui est valable pour commander. Lorsque le patron demandait au chef de manutention de se renseigner pour nommer un nouveau contremaître, le chef de manutention contactait ses contremaîtres pour demander si réellement il y avait un homme qui aurait pu faire fonction de contremaître. Les contremaîtres disaient : "ben un tel il est pas mal pour faire le contremaître". Et lorsqu'il y avait un chef de manutention qui devait être nommé, les chefs de manutention nommaient un contremaître chef de manutention. C'est-à-dire c'était normal, il fallait gravir les échelons comme ça. C'est en forgeant qu'on devient forgeron "(M. D)

* Le Savoir y faire

Autrefois dans la plupart des cas, plus qu'un véritable savoir-faire, on réclamait du docker, qu'il soit ouvrier ou contremaître, mais bien plus pour ce dernier, une sorte de "savoir y faire". Le docker devait être capable de s'adapter rapidement à toute situation de manutention et à chaque problème. C'est cette adaptabilité et la résolution immédiate du

problème qui étaient importantes et qui constituaient le seul véritable savoir technique des dockers.

" Par exemple, je me rappelle on faisait des caisses de verre à vitres qui étaient larges comme ça à peu près, 30, 35 cm et quelquefois de 3, 4 mètres de longueur. C'était très difficile à manipuler, les caisses faisaient dans les 200, 300 kilos. Si elles tombaient, les vitres se cassaient, c'était donc une manipulation très fragile. Ben, on prenait des manches à balais qu'on coupait en petits rouleaux pour mettre sous les caisses qu'on poussait pour qu'elles ne tombent pas. Les patrons, à force de nous voir travailler comme ça, ont commencé à faire des rouleaux en ferraille avec des bouts de fer, des ferrures sur le dessus, sur les côtés pour avantager. Avec ça on faisait 10, 15 tonnes ou plus par vacation. C'était avantageux pour l'ouvrier et pour le patron aussi. Après ça, on a utilisé les élévateurs, les clarcks, tout ça" (M. A)

" C'était une vraie épicerie un bateau, on chargeait de tout, de tout. Mais il fallait respecter les ports, il ne fallait pas mettre les colis du dernier port au-dessus, il fallait faire attention. " (M. D)

" Je ne sais pas combien il y avait de marques de farines. Ça venait des Grands Moulins de Paris pour les Antilles. Mais là-bas ils ne peuvent pas conserver la farine plus de 15 jours, elle moisit à l'humidité. Là-bas les marchands se battaient pour celui qui avait le premier la meilleure pour son commerce. Alors il fallait changer les marques, mettre en premier celles qui avaient été chargées en dernier la fois d'avant. Faire un tour de rôle. C'était un emmerdement, il faut dire les choses. Il fallait mettre des papiers, tout ça, c'était épouvantable." (M. C)

* Un partage des tâches fondé sur le savoir y faire

Si tous les ouvriers de la manutention avaient un salaire réputé identique et faisaient le même métier, ils n'avaient cependant pas les mêmes tâches ni fonctions lors de la manutention des marchandises. L'univers de la manutention, à première vue homogène ou se voulant homogène, était en fait très diversifié, mais cette différenciation passait hors cadre officiel. Elle s'opérait d'une manière très pragmatique sur la connaissance des uns par les autres.

- Le sexe

Il peut paraître saugrenu de fonder une première différenciation des tâches sur le sexe. Il n'y a pas de femmes dockers, pas plus qu'il n'y en a eu. Cependant, et jusque tard dans ce siècle, un certain nombre de tâches contingentes à la manutention étaient réservées à des femmes, qui travaillaient sur les quais à côté des dockers.

Les vreulières étaient des ouvrières chargées de récupérer les sacs ayant servi à la manutention et au pesage de graines et de les rassembler pour être réutilisés par la suite.

D'autres participaient plus directement à la manutention dont elles étaient un maillon important.

"Pour charger le nitrate, on le mettait en sacs. Là deux femmes cousaient les sacs. Fallait voir la vitesse pour coudre et enfiler les fils, elles avaient de grosses aiguilles pour enfiler le fil et elles étaient à peine arrivées au bout, le noeud était fait tellement elles avaient le coup." (M. A)

Aujourd'hui, les femmes ont totalement disparu des quais.

- L'âge

L'âge était un facteur important de différenciation des tâches. En période d'apprentissage, les jeunes dockers ne pouvaient pas faire tous les travaux de manutention qui réclamaient un minimum d'acquis et de savoir-faire, comme l'arrimage, l'élinguage de colis lourds, etc.

Cependant, c'était souvent aux jeunes qu'incombaient les travaux les

plus pénibles physiquement, tel le portage.

" On faisait un tour, on changeait parce que porter c'était plus fatiguant, donc de temps en temps celui qui portait se reposait un peu, il faisait les sacs ou n'importe quoi. Ça c'était un travail de camaraderie. Moi, par exemple, je faisais du portage et rarement, rarement autre chose que du portage. Je prenais pas la place d'un autre, on s'arrangeait. Les plus anciens on les laissait remplir les sacs, les plus jeunes les porter, mais par exemple si on avait un coup de berre, on remplaçait quand même un jeune par un vieux, c'est lui qui nous remplaçait " (M. A)

- Les "spécialistes"

Non reconnue officiellement, ni par les dockers, ni par les entreprises, la différence de qualification, ou de savoir y faire comme on voudra bien l'appeler, entre les dockers était quelque chose de très opératoire sur les quais, tant pour les ouvriers que pour les contremaîtres.

" Et puis aussi c'est un travail d'équipe et de camaraderie, savoir avec qui on a confiance. Par exemple, on fait plus confiance à l'un qu'à l'autre pour le type de marchandise. Si je faisais un bateau de diverses, je disais facilement à un docker dans la cale : " il faut que tu fasses ça, ça et ça ". Par contre, si c'était un gros colis à charger, ce n'était pas à lui que j'allais confier la responsabilité du colis mais à un autre, parce que je savais que lui il était plus fort que pour d'autres marchandises. C'est le rôle du contremaître, c'est le rôle du chef de savoir à qui il faut confier " (M. A)

" On ne connaissait pas tous les dockers, mais à leur figure on les reconnaissait. C'était toujours les mêmes qui étaient dans les bons coups, pourquoi, parce qu'ils étaient valables. Vous n'allez pas prendre quelqu'un qui va vous mettre un bateau en l'air, c'est pas la peine. Tous les contremaîtres connaissaient toutes les équipes du port et ils savaient les bonnes des mauvaises." (M. D)

Une reconnaissance de la compétence ou de la non-compétence, en fonction de la marchandise, qui valait aussi pour les contremaîtres.

" Moi j'étais responsable, j'avais des fois 2, 3 bateaux à couvrir, à droite et à gauche. Alors naturellement quand c'était pas difficile, j'allais porter le matériel et puis c'était tout. Je restais plutôt où c'était difficile, je voulais pas me sauver non plus et laisser le gars se démerder. Il y avait des contremaîtres qui étaient valables pour les gros colis et des contremaîtres qui n'étaient pas valables ou qui avaient peur. Mais manque de pot, des fois ça tombait sur eux. Ils avaient la trouille. Ils avaient la chiasse. Il y avait des moments c'était un peu exagéré, ils voulaient pas se mouiller" (M. D)

- Type de marchandise

Le type de marchandise amenait une spécialisation des dockers, basée à la fois sur des gestes proprement techniques - savoir-faire - mais aussi sur l'habitude que certains dockers avaient de les accomplir.

" C'était sérieux le calage des tuyaux, il fallait qu'il soit bien fait. Il y a des dockers qui n'ont jamais été capables de le faire. Il y avait des équipes spécialisées, on savait qui savait le faire. On savait dire, ben celui-là c'est un vaurien " (M. C)

"Il y avait un autre type de marchandise : le nitrate, qui était déchargé dans des grands trémis carrés avec une trappe. Le crapaud* venait et ballait la marchandise dans ce trémis. En-dessous de ce trémis, il y avait deux dockers avec des sacs, ils ouvraient la trappe et remplissaient un sac qui était mis sur une bascule. Là, un peseur, avec une petite pelle, mettait tous les sacs au même poids, 300 kg. Il mettait ou retirait de la graine, ça dépendait mais en général ceux qui remplissaient savaient à un ou deux kilos près. Ils connaissaient, ils avaient tellement l'habitude." (M. A)

Mais, de plus, la marchandise n'avait pas la même "valeur". Certaines manutentions, plus difficiles physiquement, étaient plus payées que d'autres, la ferraille par exemple.

" Le contremaître avantageait les calliers parce que d'après le plan qu'il avait du chargement, à ce moment-là ce n'était pas comme maintenant, il savait que dans la ferraille il y avait plus de sous : il les mettaient là-dedans. Le débordeur disait la cale où il fallait aller, les calliers prenaient leur matériel, ils savaient" (M. C)

" Quand la Worms avait un bateau de gros matériel, j'étais détaché sur le bateau, avec deux trois autres contremaîtres de la même entreprise qui

étaient habitués à faire des colis lourds. C'était moi qui les faisais en priorité en numéro 1. Bien sûr, quand je n'étais pas là il fallait bien les charger, mais disons que j'avais la priorité si on veut." (M. A)

- Le premier de maison

Les dockers n'ont pas d'employeurs attitrés, cela est vrai. Cependant, rares furent ceux qui changèrent réellement de stevedores, autrement que de façon ponctuelle. Certains dockers, particulièrement compétents certainement, étaient ainsi employés en priorité par les contremaîtres : c'était les dockers "premier de maison".

" On changeait d'entreprise mais c'était très très rare. Sur 300 jours ouvrables à l'époque, il fallait compter qu'on venait 280 dans la même entreprise." (M. A)

- Hommes de quai et caliers

Une différence, qui semble importante, s'effectuait entre les hommes de quai, qui travaillaient sur les quais et les caliers, qui étaient dans la cale.

" Les caliers travaillaient dans les cales avec leur patron. Ils étaient embrigadés qu'on appelait, ils étaient en brigade et si leur contremaître n'avait pas de brigade, ils allaient au comptage. Les caliers ne demandaient même pas où ils allaient, ils savaient à peu près où ils allaient." (M. C)

" Les caliers n'avaient pas besoin qu'on leur dise pour se mettre en route. La sirène elle allait, boum, tout le monde était parti" (M. D).

Au stade actuel de l'étude, il est encore trop tôt pour dire ce qui fondait cette distinction des tâches. La parenté semble jouer un certain

rôle puisque généralement le jeune docker travaillait avec son père. Peut-être aussi se fondait-elle sur le couple compétence/moindre compétence, pénibilité/moindre pénibilité. Choisisait-on l'état de calier ? selon quelles modalités ?

- Savoirs-faire endogènes ou exogènes

Il serait prématuré d'avancer que les savoirs-faire utilisés par les étaient ou sont spécifiques à la profession docker ou si ce sont des savoirs-faire provenant d'autres professions, que le docker pouvait avoir appris avant d'être engagé sur le port : navigation, bâtiment, menuiserie, métallurgie, etc. et qui seraient ici réutilisés, adaptés ou non à la spécificité de la manutention.

Pour ce qui est de l'arrimage par exemple, la connaissance des noeuds de marins voire des mouvements du bateau en mer pouvait être d'une aide précieuse. D'autres techniques d'autres professions pouvaient ainsi être mises à contribution.

" Chez nous il y avait un type, un forgeron, il était comme ça. Jean. Quand on a fait tous les trucs pour Sollac et tout ça, on avait des sortes de fer à cheval 100 tonnes. C'était à plat et il fallait les mettre debouts, il fallait les tourner pour les mettre dans des wagons spéciaux. Et au millimètre. Ben c'est lui qu'a fait tous les roulements, oui il était bon." (M. C)

" Il n'y en en a plus beaucoup qui sont capables de faire des travaux que nous avons faits. Disons ils employent pas les mêmes méthodes que nous. Nous on a dû travailler avec les moyens du bord, on n'avait pas d'engins, rien du tout. Maintenant pour une caisse de 100 kg, bon ben envoie l'élévateur." (M. D)

- Evolution des outils de manutention

C'est peu de dire que la manutention portuaire a évolué. Elle a complètement changé, changement lié aux mutations du conditionnement et du transport des marchandises.

Jusque vers la fin des années 1960, on ne note pas de changement notable dans les outils servant à la de manutention. Les outils des fils sont les mêmes que ceux des pères.

" Avant les vracquiers c'était fait au panier, les minerais, les phosphates et tout ça c'était à la pelle. Il y avait douze hommes dans la cale, 3 trois par benne" (M. C)

Crocs et pelles étaient les outils traditionnels de la manutention. Il existait plusieurs type de croc et de pelles, chacun ayant une utilisation précise.

" On avait des crocs à sacs pour désarrimer et arrimer les sacs, dans différentes tailles : le croc à palette, le croc à caisse qui était une grosse béquille, les crocs à balles pour tirer les grosses balles et avoir plus de force. Le croc à balles de laine avait un (crochet) au bout pour attraper les balles de laine." (M. A)

Les pelles étaient quant à elles carrées, pointue, à minéral, etc.

" Chaque docker avait sa propre pelle, c'était sa pelle. La béquille était taillée à sa main pour pas qu'il ne se blesse pas parce qu'il travaillait à main nue. La pelle était plus ou moins orientée avec la béquille." (M. A)

Les instruments de protection avaient aussi une grande importance : coussins en cuir dits "coussins à bois" et qui servaient à transporter le bois sans se blesser l'épaule; le tablier en toile qui descendait sur le dos et

couvrait les épaules pour le transports des sacs.

Tous ces outils ou protections étaient la propriété du docker qui devait les acheter.

Aujourd'hui, le docker, s'il doit toujours acheter vêtements de travail (bleus, etc) et de sécurité (chaussures de sécurité par exemple), ne possède plus ses propres outils. Le conditionnement moderne de la marchandise - palettes, conteneurs - implique l'intervention d'un matériel puissant, coûteux et important. Là où autrefois on se servait du diable ou de la brouette, il faut aujourd'hui : portiques pour vracs et conteneurs, tracteurs, charriots élévateurs de différents types, remorques, grues à benne preneuse, dumpers, bulldozers, etc.

Mais cette manutention moderne peut être doublée, dans certains cas, d'une manipulation traditionnelle.

" Avec les bennes automatiques, on était quand même obligé de faire à la main, de faire le "trou", d'aller chercher le fond avec la benne automatique et après il fallait le faire à la main parce que sur le côtés des navires, c'est pas possible, la benne ne peut pas y aller. En ce moment-là, les bateaux avaient des entrées de cales de 6 mètres sur 6 peut-être. Alors c'est tout des grands ponts et puis il faut aller en-dessous, il faut aller chercher le minéral en-dessous. Avec la benne ça allait parce qu'on faisait ce que les dockers appelaient les petits trains : on mettait des petits rails en-dessous et on tirait avec un câble, on rapprochait au carré* quand c'était trop loin. Après, on a eu les schroollers, des petits bulldozers à pneu " (M. C)

" Les schroollers prenaient 200 kg, 300 kg au coup, pas plus. Quelquefois le gars qui conduisait devait se baisser pour pas attraper la cloison, il fallait passer en-dessous. C'était impensable. Alors les balles de laine ou les balles de coton, c'était carrément collé à la cloison, ils poussaient dedans. Il fallait aller les chercher. Et les gars qui chargeaient, c'était pareil, ils devaient rigoler aussi 5 minutes. Parce que c'était plus facile à décharger qu'à les mettre en place. Ils devaient les manipuler pour aller là-bas tandis que nous on faisait descendre le treuil, on allait accrocher dessus et c'était le treuil qui tirait. Il tirait au carré, trois, quatre à la fois et puis la grue arrivait avec 7, 8, 10 griffes. Les gars crochaient les balles et elles partaient comme ça. " (M. D)

Quelquefois aussi les anciens dockers encore en activité, notamment

les contremaîtres, des dockers, doivent utiliser leur savoir-faire pour régler des problèmes qui ne peuvent l'être par les moyens modernes de manutention. Ou du moins en ont-ils gardé une utilisation différente.

" Un jour j'ai dû aller au Port Ouest pour un drôle de truc. Un conteneur arrive, descend dans la cellule et d'un seul coup il arrête. Le portiqueur, lui, ne sait pas si le conteneur est dans le fond ou pas, lui il arrête, il libère et il s'en va en chercher un autre. Quand il a posé le conteneur sur l'autre, l'autre il est parti à fond de cale, avec un bruit d'enfer. Plus moyen de le sortir, il était tout difforme. J'ai dû rechercher des élingues pour le sortir." (M. D)

Parce que dans un souci d'efficacité et de rentabilité, le docker n'a plus à "réfléchir" devant le colis à manutentionner. Là où autrefois il devait en appeler à son savoir, il n'a plus, aujourd'hui, qu'à lire les instructions.

" Et puis les caisses ou les gros colis, tu sais où accrocher les élingues, tu sais où tu dois prendre. Tandis que toi, tu devais commencer à chercher le balourd, ceci, celà. Maintenant on arrive, il y a de grosses oreilles sur le côté, ils ont un plan : telle élingue, telle longueur. Il n'y a plus qu'à mettre sur la grue et puis allez amène. Ben parlez donc, ça a tout changé" (M. C)

"Il n'y en a plus beaucoup qui sont capables de faire des travaux que nous avons faits. Disons qu'ils n'emploient les mêmes méthodes que nous. Nous, on a dû travailler avec les moyens du bord, on n'avait pas d'engins, rien du tout. Maintenant pour une caisse de 100 kg, bon ben : "envoie l'élévateur". " (M. D)

- Evolution du temps de travail

Alors que les mutations technologiques dans la conception des bateaux et des modes de conditionnement de la marchandise impliquent une hausse de la productivité, les effectifs dockers ont baissé. Autour des 2000 dans les années 60, ils sont passés aujourd'hui sous la barre des 1000 tandis que le nombre de vacations chômées n'a cessé de croître jusqu'au maximum de 45% de vacations chômées en 1986-87.

Pour créer une journée de travail il faut : 4 tonnes de marchandises diverses, 23 tonnes de marchandises conteneurisées, 60 tonnes de marchandises ro-ro et 280 tonnes de marchandises en vrac.

" On est capable de faire sur le port aujourd'hui le même type de tonnage avec 500 dockers qu'on faisait nous avec 5 000 il y a 20 ans. Bien sûr c'est c'est pas un progrès qui est avantageux aux dockers puisque c'est moins de main-d'oeuvre. Mais il est pratiquement impossible de supprimer ce mode de vie, qu'on en veut qu'on en veut pas. C'est comme les centrales nucléaires, le pays qui la refuse bon ben il sera sous-développé, il faut l'admettre."
(M. A)

" Nous avant, on était en double shift et on complétait avec une troisième et quatrième équipe et on chargeait 6 000 Tonnes. On commençait le lundi jusqu'au samedi soir. Maintenant, ils font ça en deux jours avec deux brigades de 5 hommes. Avant tout ce qui étaient sacherie, il fallait 18 hommes, maintenant c'est tout des palettes, 7 hommes." (M. C)

Afin de lutter contre l'accroissement du taux de vacations chômées, la journée de travail a été réduite et des repos compensateurs institués. L'organisation du travail s'en est trouvé largement modifiée, et a introduit par exemple un partage entre temps de travail et temps familial plus net.

" Quand les dockers avaient travaillé, et à ce moment-là ils n'arrêtaient pas, dimanche matin et tout, ben ils se reposaient." (M. C)

" Maintenant c'est plus pareil, c'est le paradis. Avec les récupérations qu'on a, on peut faire d'autres activités. Mais nous pas question, on commençait à 5 heures du matin jusqu'à 10 heures le soir, double shift parce qu'on était permanents de l'entreprise." (M. D)

" Ma fille quand elle était à l'école ne me voyait pas pendant 10 ou 12 jours quand je faisais les doubles shifts et le dimanche matin, il fallait encore faire ceci ou cela. Quand c'était les bateaux de vrac, on travaillait le dimanche matin, je rentrais, je mangeais et puis on partait dedans (dormir) parce que le lendemain matin il fallait encore se lever à 5 heures." (M. C)

" Pratiquement on ne savait pas ce que c'était un jour de repos. On était

toujours au boulot. Bon je regrette pas la vie de docker, bien au contraire, c'est un beau métier" (M. A)

De même, les équipes de travail ont été réduites. Si autrefois les équipes de dockers comportaient une vingtaine d'hommes, aussi le nombre de dockers est strictement codifié, paritairement entre les représentants des dockers et des stevedores, en fonction du type de marchandise et du type de manutention. En règle général, le minimum est de deux dockers et un débordeur pour le vrac, le maximum de 20, 21 dockers dont un débordeur, pour la sacherie. 4 dockers sont requis pour les conteneurs.

3.3 Qualification, disqualification, distinction

Les changements techniques de conditionnement ont amené, on l'a vu, un changement dans la manutention portuaire.

Basé sur un "savoir-faire/savoir y faire", le métier de docker ne peut plus s'en satisfaire aujourd'hui. Plus question d'improviser, de bricoler, d'essayer. Les temps de chargement/déchargement doivent être réduits au maximum. Dès lors, les apprentissages hérités doivent laisser le pas à des apprentissages techniques et professionnels.

La palettisation, la conteneurisation, les bateaux roll-on/roll-off requièrent un certains nombre de gestes techniques qui ne peuvent s'apprendre sur le tas.

Si les dockers sont toujours dits polyvalents, une certaine distinction par la reconnaissance d'une qualification professionnelle commence à pointer : à côté de la division traditionnelle contremaîtres/ouvriers

apparaissent d'autres groupes : les conducteurs d'engins, pointeurs, ces derniers possédant un box à part au BCMO.

Si le savoir-faire continue à ne pas être reconnu quant au salaire, par contre la qualification professionnelle, sanctionnée par un diplôme ou certificat, donne droit à un salaire plus élevé que les seuls ouvriers dockers.

Par ailleurs, il existe une grande hiérarchisation des salaires. Un contremaître est en haut de l'échelle, suivi par le conducteur d'engins, le pointeur puis le docker. Il faut voir si cette hiérarchisation des salaires entraîne un clivage. Le salaire moyen est de 12 000 F, mais la fourchette est très grande. Ainsi les conducteurs d'engins gagnent-ils en moyenne 26% de plus que les ouvriers dockers, les contremaîtres 48% de plus et les chefs de manutention 60% de plus. ⁽¹⁾ (note salaire calcul)

- La distinction : jeunes et vieux

* Dépossession du savoir

" On arrivait comme ça et puis il fallait apprendre. Je peux vous dire que quand j'ai débuté les anciens étaient bien durs, ils n'étaient pas tendres avec nous : " Tu veux faire docker, allez prend tes 100 kilos et porte-les". Il fallait que tu te débrouilles. Ils étaient durs, mais on apprenait à travailler. C'était dur. J'ai débuté avec mon père moi : "T'es qu'à savoir jeter les sacs" (M. C)

" Mon père était chef de manutention, un frère, qui est plus vieux, était contremaître, je travaillais avec eux. Je travaillais avec L., c'était un de mes premiers contremaîtres. Ce sont eux qui m'ont appris mon métier. Ce travail de manutention de colis lourds s'apprend beaucoup sur le tas. Les plus anciens m'ont appris, en plus de ça j'avais navigué comme matelot à bord de bateaux. On ramène des idées, beaucoup de choses." (M. A)

Lorsqu'en 1987, 200 dockers, parmi les plus anciens furent mis en pré-retraite ou partirent en conversion, l'Union Maritime Commerciale, qui

regroupe le patronat de la manutention, a dû mettre sur pied un programme de qualification concernant notamment l'élinguage. A la disqualification de certains dockers - discrimination par l'âge et non reconnaissance d'un savoir-faire - s'est ajouté pour les entreprises le besoin de qualification des dockers restants et jeunes. Les dockers les plus âgés ont aujourd'hui 50 ans.

Aussi les stages programmés par l'UMC ont-ils prioritairement concernés la conduite des engins de levage (clarcks, élévateurs, ...) mais aussi les techniques d'élinguage. De partielle et au coup par coup dans les années 80, ces formations sont devenues aujourd'hui essentielles. C'est pourquoi l'UMC, avec d'autres partenaires, l'Etat, les Collectivités Locales, le Patronat, le Syndicat, notamment, ont mis sur pied un plan de formation basé sur la conduite d'engins. L'élaboration de ces stages de formation a été précédée d'un questionnaire établi par l'UMC, recensant les désiterata des dockers. Parmi les principales actions prévues par cette formation : la conduite d'engins, le pointage et l'accès à la maîtrise (contremaître).

* Non transmission du métier

Le conflit des générations est quelque chose de très important. Pas d'étude de société ou de groupe, qui ne puisse y échapper : les jeunes ont à apprendre, les vieux savent.

Dans le domaine du métier, l'acquisition de techniques et leur utilisation est un des points forts de ce conflit inter-générationnel.

Chez les dockers, le clivage recoupe le changement dans les techniques

de manutention. Le passage d'un mode de manutention manuelle dominant à un mode de manutention mécanique dominant tend à déposséder les dockers d'un certain savoir quant à leur métier et à son exercice. Si la mécanisation de la manutention allège les tâches des dockers, le métier même de docker apparaît comme fondamentalement différent entre avant et maintenant. Métier manuel et de portage, le travail de docker devient un métier moins manuel et plus "intellectuel". La force physique, symbole du docker, est remplacée par la force, symbolique, de la machine.

De fait, parce que l'environnement portuaire a changé, parce que les modes de manutention ont changé, les anciens dockers n'ont plus de référence, ne sont plus pour les jeunes générations une référence si ce n'est symbolique (métier plus dur, luttes syndicales menées).

" Mon père et mon grand-père ne savent pas ce que sait un conteneur. Bon, nous on les a connus les conteneurs. A l'heure actuelle, 100% des dockers qui restent encore sur le port vont voir des choses dans le musée portuaire mais ils ne savent pas à quoi ça a servi. J'ai un fils qui est docker, bon quand on discute quelquefois tous ensemble de choses et d'autres, des outils, il ne sait pas." (M. A)

" Là-bas, vous allez au Port Ouest, vous n'allez pas trouver des pelles, vous n'allez pas trouver de-ci, vous n'allez pas trouver de-ça. Là-bas, c'est des conteneurs, paf c'est tout. Le docker qu'il y a là-bas c'est pas le même docker qu'au Port Est. Là-bas, c'est tous des pointeurs, des-ci des-là. Enfin c'est pas des dockers. Ils savent même pas les trois-quarts du temps ce que contient le conteneur. Il y a des poids à respecter, ils chargent : 2/3 en fond de cale, 1/3 en dessus. Ils savent que le plus lourd va dans le fond par exemple, mais c'est plutôt un travail intellectuel si on veut qu'un métier vraiment manutentionnaire." (M. A)

Autrement dit, alors qu'auparavant, soit jusqu'en 1975 approximativement et même jusqu'au milieu de cette décennie, les dockers secrétaient eux-mêmes le système de référence technique qui

donnait pertinence et sens aux travail de la manutention. Ils étaient dépositaires d'un certain savoir, si ce n'est savoir-faire. Aujourd'hui, ils ont des savoirs qu'ils ne produisent plus directement et dont ils ne maîtrisent généralement que des fragments : la manutention est tributaire de l'évolution générale des techniques de conditionnement, de la construction navale, de la volonté de réduction des coût de transport, etc. Les connaissances traditionnelles qui organisaient les pratiques du travail tendent à ne plus être opératoires.

Ce qui pose le plus de problème est qu'on ne sait plus ce qu'on charge, on n'a plus cette maîtrise de la connaissance de la marchandise. Le conteneur ne dévoile pas ce qu'est la marchandise.

Ne plus savoir ce que l'on charge paraît impensable aux anciens dockers. C'est leur maîtrise sur la marchandise qui disparaît et par là même une certaine maîtrise de leur métier.

Dans la manutention traditionnelle par contre, on savait ce qu'on chargeait, le contact avec la marchandise était intime. aujourd'hui, ça n'existe plus, sauf en quelques cas : sucre, minerai, charbon, ferraille.

De spécifique, l'outil de travail tend à devenir polyvalent. Un élévateur peut prendre n'importe quelle marchandise, si ce n'est la limite de charge. De polyvalent, le métier de docker tend à se spécialiser non plus par savoir-faire ou savoir-y-faire mais par qualification professionnelle acquise.

3. 4 Conditions de travail

" Comme un coup, je me paye les fils d'acier qui servent pour arrimer la marchandise, on aurait dit des tire-bouchons, vous vous mettez des échardes plein les doigts, ça fait pas du bien. Alors moi ras-le-bol de travailler toujours comme ça. Je me plains au contremaître, il répond : "ben, qu'est-ce que tu veux que je fasse ?", Je dis : "ouais, mais toi tu es chef, tu es permanent d'entreprise, tu tiens à ta place" Qu'est-ce qu'il fallait faire, pas de fils d'acier neufs et toujours continuer à travailler comme ça et s'esquinter les pattes ? Pas faire grève, parce qu'on va dire qu'on est des gréviculteurs. J'ai vite trouvé, j'ai défilé les fils d'acier et j'ai tout foutu à la flotte. On peut plus travailler il n'y a plus de fils d'acier. Ah ça a remué, ça a remué. Des grues en attente, ce n'est pas possible. Nous on n'y pouvait rien, le matériel n'était plus bon, sécurité. L'ingénieur dit : "ben ouais, il ne fallait pas les foutre dans la flotte". Je dis : " Le prochain il y a intérêt à avoir des fils d'acier corrects". Dans le quart d'heure qui suivait on a eu des fils neufs. Parce qu'à chaque bateau, les fils d'acier sont facturés neufs au client, même s'ils sont quelquefois encore à moitié bons, ou à moitié mauvais. Il faut respecter les hommes qui travaillent." (M. B).

" Combien on peut manipuler de sacs de sucre de 50 kg ici au Terminal Sucrier ? Avec la pause, ça fait 7 heures 10 de travail effectif à quatre. Pas loin de 20 000 sacs, c'est de la tuerie. On n'a même pas le droit de passer la visite médicale quand on est au TTS parce que tout est faussé. Le coeur il...(il montre battements du coeur rapides). On n'a plus le droit, on n'a plus le droit" (M. B)

" Et à la pelle, c'était un travail de fous. Dans une cale, il y avait 4 bennes, une dans chaque coin. Quand la grue arrivait avec votre benne vide, il fallait que celle que vous aviez dans la cale soit pleine pour que vous la crochetiez. Si elle n'était pas pleine, la grue attendait et on avait l'autre benne par-dessus la tête. C'est ce qu'on appelait avoir le chapeau. Ben c'était un travail de fous. Et après pour enlever le chapeau, c'était dur, on pouvait plus, la benne vous attendait toujours. Après le casse-croûte du midi on allait de bonne heure, avant deux heures et on remplissait notre benne. Comme ça on y arrivait, on essayait d'être à l'heure. Un travail de fous, on se plaignait, tout le monde se plaignait. On travaillait trop pour ce qu'on gagnait mais on se tuait les uns les autres, on se tuait l'un l'autre." (M. C)

" Moi j'ai vu mon frère plus jeune avec des morceaux de peau comme ça au bas du dos qui partaient et le laissait à vif, ah ouais. Il fallait coller les sacs dessus, puis on faisait des 1 500 à 2 000 et 3 000 sacs par vacation. Et puis le minéral, 300 tonnes en 4 heures de temps, on met tout dans les chaudrons, les mains elles saignent, elles sont faites de cloques, ... On travaillait, alors la souffrance on l'oubliait à travers le salaire hein" (M. A)

1

4. Société de l'entre-soi ou repli sur soi

Les dockers forment-ils une société à part ? A lire les différents auteurs qui traitent des dockers (cf bibliographie in fine), la question ne se pose plus : il existe une société "dockers", une et homogène.

Le but de l'étude ethnographique serait donc aussi de mettre en lumière cette société, d'en découvrir les règles et les rituels. Il s'agira dès lors de la poser en hypothèse et non de partir de l'a priori de son existence.

Un autre point de vue, et qui nous intéresse directement ici, est de savoir comment les changements qui ont affecté la manutention portuaire ont pu, ou non, influencer la vie non seulement professionnelle des dockers mais aussi leur vie familiale.

Ce que l'on sait déjà, c'est que les mondes de référence professionnels des vieux et des jeunes dockers ne correspondent plus ni ne se correspondent. Le métier n'étant plus le même, on peut se poser la question de savoir si les formes de relations sociales et/ou de socialisation de l'ancienne pratique du métier, sont en passe ou non de se modifier. Il faudrait ainsi mesurer si la perte de la transmission d'un certain savoir implique un affaiblissement de liens communautaires, tout au moins une modification importante des rapports sociaux.

4. 1 Le syndicat

Il n'existe qu'un seul syndicat de dockers à Dunkerque : le syndicat CGT. Historiquement, il a créé et conservé la cohésion des dockers même si, dans l'entre-deux guerres, quelques dissensions et scissions se sont produites avec la création de deux syndicats.

Même s'il existe à l'intérieur du syndicat plusieurs sections : celle des ouvriers dockers, celle des pointeurs, celles des conducteurs d'engins, celle des contremaîtres et chefs de manutention.

Aujourd'hui, et sous ses différents secrétaires généraux, la voix du syndicat revient à la voix des dockers alors que, historiquement, les uns ne sont dockers que par élargissement de la profession à d'autres branches. Par exemple, les pointeurs ne sont dockers que depuis 1974.

" Pour le docker le fait d'être affilié à un syndicat, en l'occurrence la CGT, n'était pas le fruit d'un choix délibéré. Tous les ouvriers du port adhéraient à la CGT. C'est une constatation à faire (...). Il faut insister sur le fait que tout docker non affilié au syndicat CGT, non affilié au syndicat n'était pas embauché. Le syndicat des dunkerquois réglait et dictait les conditions d'embauche sur le port. La carte syndicale était donc la véritable carte professionnelle, d'autant plus qu'une assemblée générale avait pris la décision de nommer des contrôleurs syndicaux pour chaque entreprise du port. Leur rôle était le contrôle de la carte syndicale au pied de la passerelle au début de chaque vacation (...). Les nouveaux syndiqués devaient être parrainés par au moins deux dockers connus". (1)

En fait, il serait plus juste de dire que le syndicat a assuré, non pas la cohésion du groupe lui-même, ou du moins cela reste-t-il encore à démontrer, mais bien plus la cohésion professionnelle du groupe face à l'extérieur, notamment le patronat. Le syndicat défend non pas une société mais un accès à une profession et sa réglementation.

(1) COORNAERT A, Les dockers à Dunkerque de 1900 à 1939, p 91

" Les patrons essayent par tous les moyens de remettre en cause le statut que nous avons. Ils n'y arrivent pas, ça a été acquis très durement par nos pères, nos grands-pères, de très haute lutte. On ne veut pas accepter des TUCS chez nous, on ne veut pas accepter des SIVP. Nous on dit : un gars qui fait un même boulot qu'un autre doit avoir la même paye point à la ligne, c'est tout. Les patrons font des bénéfices autrement il y aurait pas de patrons, il n'y aurait pas de port mais nous on maintien ça et on le lâchera pas. C'est pas la peine d'insister ou bien alors il n'y a plus port et on crève tous. (M. B)

Il peut défendre aussi une certaine image de la profession, pas toujours bien ressentie du reste.

" A l'embauche, on doit mendier notre travail. Alors, soulever les remparts syndicaux, c'est un blockhaus, c'est un blockhaus. De toute façon maintenant ils commencent à avoir un peu plus d'ouverture depuis que le PC se casse la gueule à la vitesse grand V, faut dire le mot, la CGT à dominante PC, pas besoin de dessin, c'est même pas sûr qu'ils restent. Il n'y a qu'un seul syndicat chez nous, c'est ça qui fait notre force mais on doit pas tomber non plus tomber dans le joug des rouges. Moi je vais pas dire que je suis à droite, bien au contraire."

4. 2 La "communauté"

Le concept de communauté n'est ici pas directement opératoire. Il n'est là que pour baliser le terrain car il reste bien entendu que la communauté docker, fictive ou réelle, doit être un point d'arrivée pour nous, non un point de départ.

Quelques traits commencent déjà à se dégager, sans que l'on puisse dire qu'il s'agit d'une véritable société.

La solidarité entre les familles dockers est l'un d'eux.

D'après les assistantes sociales de l'Union Maritime et Commerciale, qui ont en charge les familles d'ouvriers dockers, il existait autrefois une grande solidarité entre les familles, qui partageaient quelquefois juste après la guerre, le même baraquement américain, plus tard la même machine à laver. Solidarité face à la non-assistance médicale et sociale.

Solidarité de l'entre-soi face à l'extérieur. Aujourd'hui cependant, souligne l'une d'entre-elles, cette solidarité tend à diminuer au profit d'un plus grand individualisme. L'accession à la propriété, un volume de consommation important, voilà quelques-uns des aspects les plus marquants de ces dernières décennies dans la vie des dockers. D'aucuns n'hésitent pas alors à parler d'Aristocratie ouvrière, ce qui semble, à vrai dire, quelque peu prématuré.

Mais il n'y a pas de société sans rites, qu'ils soient de naissance, de mariage, d'enterrement; rites de passages en quelque sorte. Trouver aussi une certaine culture commune et la reconnaissance de cette culture : façon de s'habiller, de parler, de manger, etc.

Lorsque l'on se promène entre les tombes des cimetières de St Pol, Grande Synthe ou Cappelle-la-Grande, principaux lieux de résidence des dockers, on trouve, parmi les plaques funéraires qui recouvrent les pierres tombales, celles émanant des sections "contremaitres et chefs de manutention" ou "conducteurs d'engins" du Syndicat. Jamais, mais peut-être existent-elles quand même, nous n'en avons vu des sections "pointeurs" et "ouvriers dockers", alors même que d'autres professions signalent de la sorte la disparition d'un des leurs. Il faudrait déterminer le sens de l'agrégation ou celui de la distinction.

Mais ce sont surtout les nouvelles conditions de travail qui, changeant, risquent de modifier peut-être encore plus les conditions de vie des dockers.

Ce n'est pas tant de passer d'une manutention de force à une manutention verticale ou horizontale, palettisée ou conteneurisée qui importe le plus. Ici, c'est la réduction de la journée de travail, et du temps de travail en général, qui devient déterminant. Avoir plus de temps libre, plus de temps pour soi, devient un privilège - non aristocratique! - qui laisse loisir à d'autres activités, ce que ne permettait pas le double shift - soit 16 heures -.

Alors que quelques-uns d'entre-eux sont maires de communes ou conseillers municipaux, que beaucoup font partie de mouvements associatifs divers, un phénomène relativement récent apparaît : les associations de dockers.

On compte ainsi deux associations sportives, l'une de football, l'autre gérant les pontons de plaisance des dockers : "Avenir Nautique du Port de Dunkerque" et une association culturelle : "Connaissance des dockers de Dunkerque" - qui a réalisé un diaporama sur le travail des dockers (cf texte en annexes).

Mais lorsque les dockers parlent de leur vie, on a plus l'impression que le groupe sert de bouclier, de paravent que d'utérus social et culturel. Repliés sur eux-mêmes, les dockers s'en qualifient face à une hostilité quasi-générale, disent-ils, du reste de la population à leur encontre. La société de l'entre-soi serait aussi celle du repli vers soi. Ne pas dire que l'on est docker, cela est un trait souvent raconté.

" Mon cousin, qui est prof, vient chez mes parents, entre parenthèses c'est le seul cousin sur les 18 qui vient, pourquoi ? parce que mon père était un ancien docker. Les autres ne viennent pas, c'est comme ça à Dunkerque. Les dockers on les rejette " (M. B)

" J'aime bien mon métier, j'aime bien en parler. Mais il faut arrêter les mauvaises paroles, les gens ils parlent à tort et à travers. C'est flagrant, c'est flagrant. J'ai passé le permis B (bateau). Bon je fais l'examen, la carte et tout, le calcul de marées, les questions afférentes. Aux résultats : "les gars, bon ben il y a un nommé M. B là, qui sait ?". Je dis : "c'est moi". "Vous travaillez pas au remorquage", "non, je suis docker professionnel". " Ah! vous êtes docker!, il fait, ben écoutez, je vous donne 10 minutes pour me prouver le cap-compass que vous avez trouvé". Je dis : " je vais le faire, mais à eux vous ne l'avez pas demandé". Il y avait un gars derrière moi qui était ingénieur chez Total, il n'a pas été emmerdé lui, il ,a pas été emmerdé. Moi, il m'a cherché des poux, pourquoi ? J'étais docker. Enfin j'allais pas foutre 9 mois de stage en l'air non plus pour rien. Il m'a dit : "C'est bien, vous l'avez, je vous ai embêté". Je dis, c'est dingue, c'est même pas pensable. C'est ça, docker." (M. B)

1

conclusion

Il ne saurait évidemment s'agir ici d'imposer une conclusion au caractère définitif dans une étude qui se voulait dès le départ prospective et dont le temps de réalisation limité n'admettait que l'ouverture de pistes pour une investigation plus fine à venir.

D'une activité où le savoir-faire, le savoir y faire et pourquoi pas le bricolage étaient importants, la manutention portuaire est ainsi devenue en l'espace d'un peu plus d'une décennie une activité où se sont conjugués rapidité et rationalité, par l'utilisation de conditionnement de marchandises efficaces - palettes mais bien plus conteneurs -, par l'adaptation des navires marchands à ces types de conditionnement et par la qualification professionnelle des dockers.

De fait, l'exercice de la profession a changé plus ou moins radicalement, mais aussi l'univers des représentations sociales qu'ont les dockers, ou anciens dockers, de leur métier, voire de leur identité professionnelle.

Outre la différence du statut de travail qu'il existe entre eux, contremaîtres/ouvriers, d'autres ruptures, peut-être plus malignes, pointent. Les dockers issus de dockers ou travaillant dans une manutention où le travail manuel reste encore de mise - sacherie, pelletage de minerais - s'opposent aux dockers pointeurs, catégorie qui a reçu récemment l'appellation docker ou aux dockers conducteurs d'engins; Les jeunes s'opposent aux vieux; les discours des dockers sur le syndicat les représentants ne sont pas dans le sens d'une obéissance pure et dure.

Autrement dit, la mémoire collective des dockers risquent bien d'être différentielle eu égard le statut du docker que l'on interroge. Dès lors, on peut se demander si la dite cohésion de la profession repose bien sur la parenté et le syndicalisme, présentés comme tels ou si elle n'est pas plus de l'ordre du symbolique; l'un des facteurs de cohésion pouvant être par le passé la pénibilité du travail. Aujourd'hui cette pénibilité disparu, peut-être le groupe professionnel se dirige-t-il vers une désagrégation en tant que tel que seule l'action du syndicat écarte.

Une recherche portant sur les techniques et les métiers de la manutention ne pourra faire l'économie de cela, tout au moins il conviendra de le poser en hypothèse. L'étude de l'évolution des techniques se trouvera dès lors liée à l'étude plus spécifique d'une relation à l'environnement de travail, aussi bien syndical, économique qu'humain. Ce seront donc les interrelations entre techniques, métiers, positions sociales et cultures locales qui nous intéresserons ici directement; étude que nous avons à peine ébauchée ici. Il ne faudra pas oublier non plus l'éclatement spatial entre un port est de manutention traditionnelle et un port ouest de manutention moderne comme facteur de dissociation du groupe docker et qui commence d'ailleurs à poindre dans les représentations du métier : " là-bas ce ne sont pas les mêmes dockers qu'au port est".

Un autre étude pertinente s'agissant de l'emploi des dockers serait de dresser une carte des différents réseaux d'intérêt et d'entraides entre les dockers. Au vu de ce que l'on sait maintenant, il est possible qu'une forte hiérarchie existe entre les dockers, non plus professionnelle celle-là mais sociale, qui seule pourrait nous révéler une société docker. Une société peut être sans cohésion, non sans hiérarchie.

Mais les bouleversements que connaît la manutention portuaire, et encore l'automatisation n'y est ici que balbutiante, les terminaux d'ordinateurs n'ont pas encore remplacé les grues en bord de quai, ont une répercussion inévitablement et indéniable sur la façon de vivre des dockers et de leur famille.

La réduction de la durée de travail peut entraîner des stratégies de double-activité, d'intégration d'activités associatives de loisirs, de démarginalisation finalement des dockers, puisqu'ils s'imaginent tout de même marginalisés.

Ce qu'il conviendrait donc d'étudier avec précision serait le fondement même de ce phénomène de marginalisation : caste fermée sur elle-même, stratégies matrimoniales endogames, "parias" rejetés hors des murs de la ville, etc.

Et puis voir enfin auprès des dockers mis en congés de reconversion s'ils continuent, et de quelle(s) manière (s) à entretenir des liens avec l'ensemble des dockers, anciens et nouveaux. L'hypothèse pourrait être de dire : oui mais.

1

annexes

L'adaptation permanente de ses infrastructures et équipements grâce à des investissements considérables

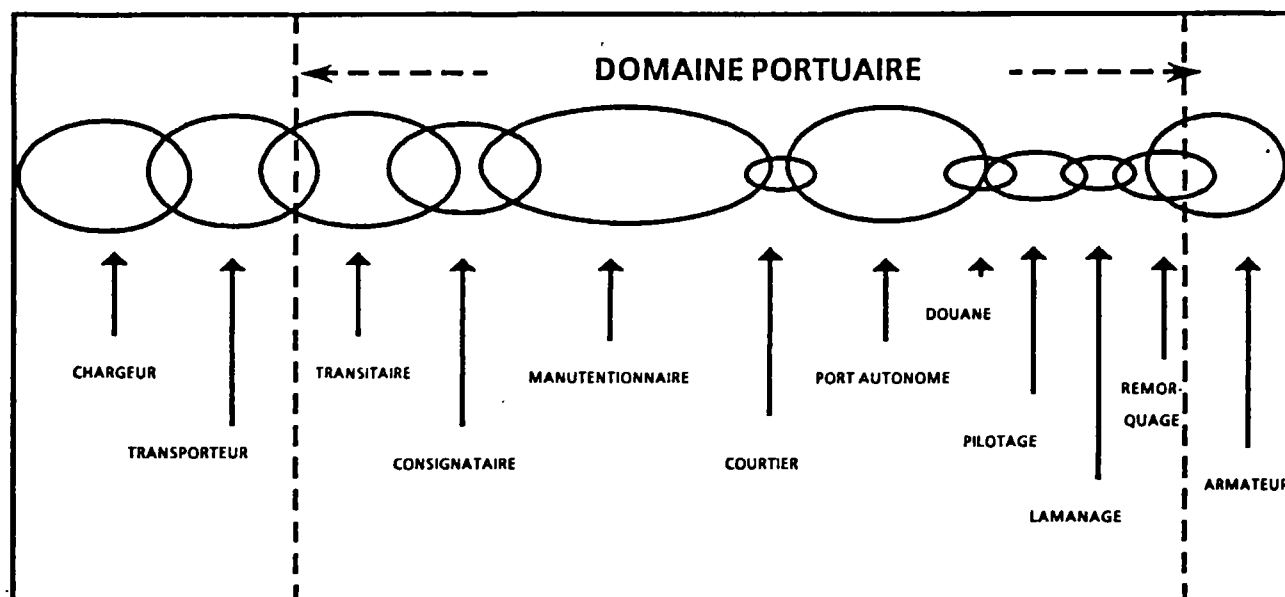
- 1970 Ecluse Charles de Gaulle pour bateau de 110/120 000 T et Quai à Pondéreux Est
- 1971 à
1974 Création de l'avant-port Ouest
- 1975 Appontement Pétrolier des Flandres au Port Ouest pour navires de 300 000 T
- 1976 Terminal Transmanche Port Ouest
- 1977 Quai de l'Escaut pour produits métallurgiques au Port Est
Quai de Flandre et Quai de Lorraine au Port Ouest
- 1978 Forme de radoub n° 6
- 1984 Quai à Pondéreux Ouest
- 1985 Terminal Céréaliier (SICA Nord-Céréales)
- 1987 Canal des Dunes entre Port Est et Port Ouest
Terminal Céréaliier SILONOR
Nouvelle gare maritime SALLY LINE et quai de Ramsgate
- 1988 Passerelle ferroviaire double-pont pour le "Nord/Pas-de-Calais"

Les Ingénieurs et le Personnel du P.A.D. ont conçu et suivi tous ces grands travaux qui ont été réalisés par de grandes entreprises de travaux publics dont la renommée s'étend à l'ensemble des pays du Monde et dont les noms figurent dans cet ouvrage.

LES PROFESSIONS PORTUAIRES

1 - Les professions portuaires : des maillons dans une chaîne logistique

La chaîne logistique part du producteur (exportateur/importateur) appelé d'un terme générique "chargeur" en passant par les pré-transports (route, fer, voie navigable) pour aboutir dans le Port où différentes professions (transitaire, consignataire, stevedore (manutentionnaire), officier de port (P.A.D.), grutier (P.A.D.), docker) vont s'affairer, pour faire en sorte que la marchandise puisse être chargée sur le navire, propriété d'un armateur, après avoir accompli toutes les formalités administratives (déclaration de Douane, droits et taxes...).



2 - Le rôle des différents maillons

- Armateur** propriétaire d'un navire qu'il arme en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation.
- Chargeur** personne (physique ou morale) qui confie des marchandises à un transporteur. Celui-ci n'est pas forcément l'expéditeur réel de la marchandise. Ce peut être un transitaire par exemple. Très souvent, ce terme désigne cependant l'exportateur ou l'importateur.
- Transporteur** personne chargée d'acheminer par mer, route, fer, voie navigable la marchandise, du lieu de production au lieu de réception (ex. Usine à Port).
- Transitaire** il organise et fait exécuter tout ou partie d'un transport (maritime ou non) et remplit les tâches administratives imposées par le transport et ses opérations annexes. Il peut avoir une obligation de résultat (choisir la meilleure solution transport) ou une obligation de moyen (suivre consciencieusement les instructions du chargeur).
- Consignataire** personne chargée, au nom et pour le compte de l'armateur, du navire qui lui est consigné, des opérations que le Capitaine ne fait pas lui-même : représentation auprès des Autorités portuaires (Douane, Police...), réservation des marchandises et réception de celles-ci, organisation matérielle de l'escale (commande d'avitaillement, relève d'équipage...).

**Manutentionnaire
ou stevedore**

entreprise chargée de l'embarquement/débarquement, de l'arrimage/désarrimage des marchandises à bord des navires. Pour accomplir ce travail, le stevedore embauche des ouvriers dockers et commande des engins de manutention au Port Autonome.

N.B. : l'acconier joue le même rôle mais en plus, il assure la garde de la marchandise jusqu'à la délivrance.

Docker

L'ouvrier docker est doté d'un statut fixé par la loi et chargé des opérations de manutention portuaire dans les conditions définies par le code des ports maritimes.

Il y a deux catégories de dockers :

- les dockers professionnels bénéficient d'une priorité d'embauche et perçoivent des indemnités de garantie lorsqu'ils sont sans travail;
- les dockers occasionnels suppléent les dockers professionnels lorsque ces derniers n'existent pas dans le port ou qu'ils ne sont pas suffisamment nombreux pour faire face au trafic.

Courtier

Spécialiste achetant ou vendant des marchandises, ou négociant des assurances, des taux de fret, des titres et valeurs ou d'autres affaires pour le compte d'un commettant, moyennant une commission convenue ; les ventes ou transactions ne sont pas négociées en son nom propre, mais au nom du commettant.

Il y a plusieurs catégories de courtiers, les principaux sont les suivants :

- courtier maritime, courtier interprète et conducteur de navires (assermenté),
- courtier d'affrètement : agissant pour le compte de la marchandise, il recherche le navire ; pour le compte de l'armateur, il recherche la cargaison,
- courtier d'achats et ventes de navires,
- courtier assermenté,
- courtier juré d'assurances.

Port Autonome

établissement public à caractère industriel et commercial assumant le rôle défini plus loin.

Pilotage

corporation indépendante soumise à la tutelle de l'Administration des Affaires Maritimes apportant une assistance au Commandant de navire pour les entrées et sorties de navires du Port.

Lamanage

société coopérative ouvrière assurant l'accrochage des amarres du navire sur bollard ou duc d'albe.

Remorquage

société fournissant au navire des remorqueurs pour lui permettre d'assurer des manoeuvres dans les accès au Port.

Le dessin ci-contre présente, dans l'ordre chronologique, le rôle des différentes professions qui participent à la rencontre du navire et de la marchandise dans le port.

NAVIRE

MARCHANDISE

CAPITAINE

USINE DURAND

PILOTES HELICOPTRES

REMORQUAGE

LAMANAGE

CONTACTS COMMERCIAUX
Transit & PAD

AIDE AUX NAVIRES
avitaillement -
soins - res-
paration navale

LIAISONS
RADIO
terre/mer

DOMAINE
PORTUAIRE

TRANSPORTS
D'ACHEMINEMENT

STEVEDORE:
Commande dockers
et surillages

BCMO:
Embauche des
Dockers

GROUPAGE

TRANSITAIRE

GESTION DE LA MAINTI-
NANCE DES OUTILLAGES
PORTUAIRES ASSISTEE
PAR ORDINATEUR

CONSIGNATAIRE

DOUANE

COMMANDE D'OUTILLAGES
BORD A QUAI ET DES
GRUTIERES AU PAD

BATO

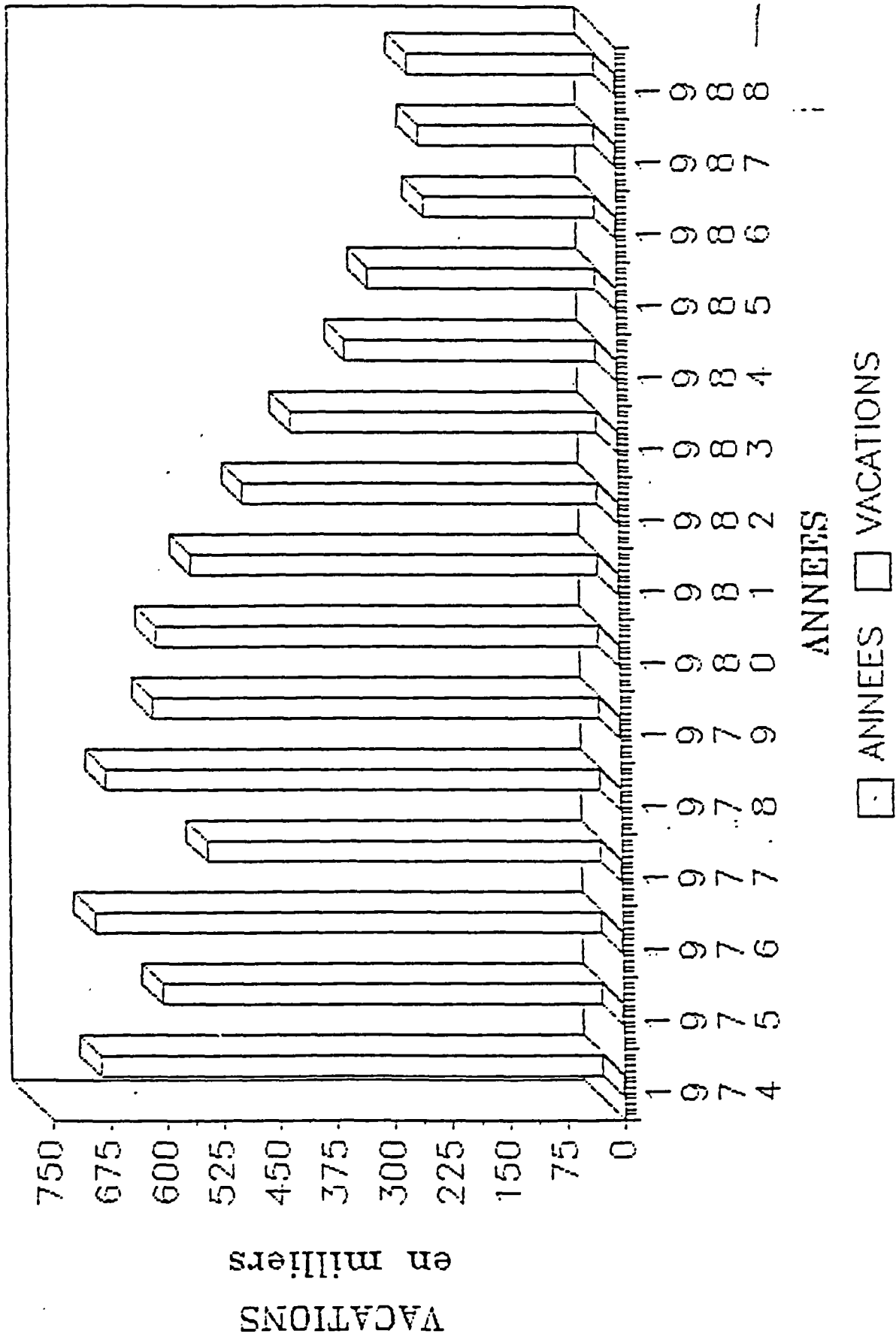
PORT AU
DUN

IMPORT/EXPORT,
LE PORT POINT DE
RENCONTRE DU
NAVIRE ET DE LA
MARCHANDISE

MANUTENTION

TRAN

EVOLUTION DU NOMBRE DE
VACATIONS TRAVAILLEES



EVOLUTION DE L'EFFECTIF des OUVRIERS DOCKERS IMMATRICULESDEPUIS le 1er JANVIER 1957

Evolution de l'effectif du 1/1/57 au						
ANNEE	Réel au	Nomination	Radiation	Réel au	Différence	
	1 Janv.			31 Déc.		
1957	2079	127	69	2137	+	58
1958	2137	19	115	2041	-	96
1959	2041	8	96	1953	-	88
1960	1953	216	103	2066	+	113
1961	2066	144	111	2099	+	33
1962	2099	22	105	2016	-	83
1963	2016	148	163	2001	-	15
1964	2001	58	127	1932	-	69
1965	1932	138	127	1943	+	11
1966	1943	1	132	1812	-	131
1967	1812	2	106	1708	-	104
1968	1708	1	100	1609	-	99
1969	1609	4	100	1513	-	96
1970	1513	248	152	1609	+	96
1971	1609	141	176	1574	-	35
1972	1574	166	90	1650	+	76
1973	1650	146	126	1670	+	20
1974	1670	92	88	1674	+	4
1975	1674	23	81	1616	-	58
1976	1616	260	63	1813	+	197
1977	1813	107	34	1886	+	73
1978	1886	30	91	1825	-	61
1979	1825	10	66	1769	-	56
1980	1769	11	7	1773	+	4
1981	1773	4	70	1707	-	66
1982	1707	"119"	254	1572	-	135
1983	1572	1	85	1488	-	84
1984	1488	-	69	1419	-	69
1985	1419	1	84	1336	-	83
1986	1336	-	40	1296	-	40
1987	1296	-	247	1049	-	247
1988	1049	-				
1989						
1990						
1991						
1992						
1993						
1994						
1995						
1996						
1997						
1998						
1999						
2000						

Texte intégral du diaporama, sur la manutention portuaire, réalisé par Jean-Pierre Flahaut et l'association "Connaissance des dockers de Dunkerque".

" A Dunkerque les dockers n'ont jamais bénéficié d'une très bonne image de marque, pourtant imaginer le port sans eux... Qui, ici, n'a jamais entendu dire : "si le port en marche pas...c'est à cause des dockers " ? Une meilleure connaissance des hommes et du métier, nous amène à nuancer cette affirmation. C'est pourquoi nous vous proposons ce diaporama pour démystifier le docker dunkerquois à travers sa profession et sa vie sociale.

Déjà mon père me le disait : " décharger un bateau comme celui-là n'est pas une mince affaire". Aujourd'hui c'est mon mari qui le fait. Sa profession, comme son père : docker.

Pour beaucoup le docker est un costaud qui râle tout le temps. Je vous invite à mieux le connaître et à découvrir son univers.

Sur les quais chacun s'active dans sa spécialité. Chef de manutention, contremaître, porteur, débordeur, arrimeur, brideur, caleur, pointeur. Tous dockers.

Quelle diversité dans les engins ! Le docker doit être capable de les conduire avec précision et rapidité.

Dans tous les cas, on s'efforce de manipuler la marchandise dans les meilleures conditions pour qu'elle parvienne intacte à destination.

Ce travail s'effectue en équipe. Chacun exerce sa spécialité au sein d'une brigade.

A Dunkerque, si le métier est rude, il unit les hommes.

Alors, un métier de costauds ? Evidemment le travail de docker exige une forte constitution car les tâches sont pénibles et même souvent dangereuses.

Pour effectuer son métier, le docker affronte tous les temps, toutes les intempéries, disponible de jour comme de nuit, 7 jours sur 7. Un bateau ne doit pas attendre.

Pour descendre au fond de la cale des grands vracquiers aussi profonds qu'un immeuble de 10 étages, pas question d'utiliser un ascenseur. C'est par les barreaux que l'on descend. Il faut affronter le bruit étourdissant qui résonne entre les parois métalliques de la coque, respirer les gaz d'échappement des engins, ne pas frémir à la chute de l'énorme crapaud avant que ce monstre n'emporte, d'un seul coup de mâchoires, ses 30 tonnes de minéral.

Malgré toutes les précautions, on ne peut pas éviter tous les accidents, trop souvent graves. C'est le rendement qui le veut. Une tradition à Dunkerque.

Oui, il faut une bonne constitution pour résister à cela. Quand on est docker, la poussière on connaît. C'est presque une seconde peau. Poussière qui colle à la sueur et aux poumons.

Au terminal sucrier c'est autre chose. Il faut suivre les cadences, les sacs défilent, défilent. Un conducteur pour la machine et 4 porteurs relèvent le défi des 1000 tonnes en 8 heures. Nul besoin de somnifères ou de bercuse le soir pour s'endormir.

Les colis manipulés par les dockers sont très variés. Une variété qui exige une grande souplesse d'intervention. On peut passer sans transition du gros colis de 300 tonnes au carton de verrerie de quelques kilos. Le costaud sait se faire doux pour charger la porcelaine.

Un des aspects les plus particuliers du métier de docker est certainement l'intermittence de son travail. Tout au service du navire, le docker est employé à la vacation de 4 heures ou en shift de 8 heures. Il se présente donc au bureau d'embauche à 7h 30 ou à 13h 30, pour y être engagé par les contremaîtres. Dans les périodes de travail abondant, il peut ainsi choisir son travail, son équipe et son contremaître. Mais dans les périodes creuses, après le pointage, c'est le triste retour à la maison et le chômage.

On reproche quelquefois au docker son tempérament contestataire, mais s'il défend ses droits, les droits de tous les travailleurs, il n'oublie jamais ces devoirs.

Son sens de la solidarité vécu en brigade s'étend bien souvent au-delà de son métier. Nombre d'entre-eux se sont pleinement investis dans tous les domaines de la vie sociale. On compte parmi les dockers dunkerquois des maires, des conseillers municipaux, des militants actifs dans les différentes associations sociales, sportives ou culturelles de leur cité.

Le statut du docker d'aujourd'hui est relativement récent. Il y a plus d'un siècle, on ne rencontrait, errant sur les quais, que des portefaix guettant le moindre navire. Quelquefois même paysans et industriels venaient les recruter pour effectuer les travaux les plus pénibles. C'est plus tard que cette activité est devenue une véritable profession. Une profession reconnue mais toujours très dure. A cette époque, ils étaient contraints, pour être embauchés, de laisser une part importante de leurs gains à l'estaminet tenu par le contremaître.

Enfin, après des années de luttes pour retrouver leur dignité, de luttes pour obtenir des conditions de travail plus humaines, de luttes pour offrir à leur famille des meilleures conditions d'existence, les dockers, organisés en syndicat, obtiennent par la loi du 6 septembre 1947 toutes les manutentions sur les navires, le travail sur les quais et les entrepôts du port. Un privilège ? Non, un droit. Tout en reconnaissant l'héritage gagné par la sueur de leurs pères, les dockers gardent les yeux tournés vers le futur.

Aujourd'hui au clavier, demain au bateau, les dockers dunkerquois, devenus techniciens de manutention, sont prêts à affronter l'avenir.

On dispose ici de conditions exceptionnelles. Par sa position à l'entrée de la mer la plus fréquentée du monde, par son accessibilité, par ses infrastructures, le port de Dunkerque est doté d'atouts remarquables.

Tant qu'on leur donnera les moyens, les dockers dunkerquois entendent maintenir, par leur qualité et dans l'intérêt de tous, la compétitivité de leur port.

Cette cassette video n'étant qu'une copie de notre montage audiovisuel, avec l'importante perte de qualité qui en résulte, je vous invite donc à assister à une prochaine présentation de notre diaporama.

Si maintenant vous avez une meilleure opinion des dockers dunkerquois, unissons nos efforts pour accroître la compétitivité du port. Alors, nous aurons atteint notre but."

Des images pour corriger une image

Les dockers ne veulent plus être des mal aimés

Les dockers sont des méconnus et même des mal aimés. Ils ont besoin de sortir de l'ombre. Il faut faire tomber les préjugés qui les tiennent en marge de la communauté dunkerquoise. L'image des dockers jouissant indûment du "privilège" de la manutention et s'adonnant aveuglément à la grève, est fautive.

Partant de ce constat, un docker, M. Jean-Pierre Flahaut, 105 rue des Fusiliers-marins à S'-Pol-sur-Mer, a eu l'idée de montrer au grand public ses compagnons de travail sous leur vrai jour. Et comment pouvait-il mieux le faire qu'avec un appareil photo ? Alors, il s'est attelé à la tâche. M. Jean Crépin, prêtre ouvrier, docker retraité, lui a apporté son concours ; M. Christian Ratajczyk, étudiant, ses connaissances en technique. Et M. Jean-Claude Kerckhove, s'est chargé de la partie historique et de la rédaction d'un texte.

L'équipe ainsi formée, ayant obtenu spontanément l'aide de M. Roger Gouvert, maire de Cappelle-la-Grande, qui a mis à sa disposition un matériel audio-visuel perfectionné, s'est mise au travail, jour et nuit, pendant ses loisirs, et pendant trois ans. Le résultat, c'est un diaporama de vingt minutes (pas plus pour ne pas lasser l'attention), fort bien monté et sonorisé. Les images des hommes au travail, au port et sur les bateaux, sont remarquables par leur sujet même, par le choix des cadrages, par leur enchaînement. Le texte, clair, bien adapté, souligne le contenu documentaire des diapositives.

Les quatre collaborateurs, qui vont se donner les statuts d'une association sans but lucratif, sont tous musiciens et c'est probablement ce qui explique la qualité de la "bande sonore" qui accompagne les photos.

Mais, l'essentiel de ce montage audio-visuel, c'est évidemment l'image qu'il donne du docker. Celui-ci n'est pas seulement un homme de peine, tout en force et en muscles, c'est aussi une "tête". Son travail ne consiste pas seulement à charger et décharger. Il doit savoir ordonner, arrimer, caler, protéger les marchandises et s'adapter à toutes les variétés de

formes et de poids qu'elles présentent. Comme dit M. Roger Gouvert, « un docker, c'est un petit ingénieur ». Et, en raison de l'évolution des modes de transport et de manutention, le docker devient chaque jour davantage un technicien. Il existe maintenant des dockers au clavier d'ordinateurs, même si d'autres continuent à coltiner des sacs ou à travailler aux cadences de chaînes d'ensachage.

Travaillant en brigade, durement, les dockers ont, peut-être plus que d'autres, le sens de la solidarité et l'esprit d'équipe. En dehors de leur travail, ils sont souvent intégrés à la vie sociale. Conscients de ce que les "luttes" du passé leur ont fait obtenir de meilleures conditions de travail, ils ne considèrent pas que la loi de 1947 leur a donné un privilège. C'est un "droit".

La démarche de M. Flahaut et ses amis est intéressante à plus d'un titre. Non seulement, elle est susceptible de démarginaliser les dockers, tout au moins dans l'esprit des gens qui les classent comme des hommes à-part. Mais, en plus, elle révèle que les dockers, au-delà de la défense et illustration de leur état, sont décidés à faire valoir les atouts du port pour que les activités s'y déve-



De gauche à droite, MM. Kerckhove, Flahaut et Ratajczyk.

(Ph. "La Voix du Nord")

loppent. C'est un état d'esprit qui n'est peut-être pas nouveau pour les dockers, mais il s'affirme sur un ton nouveau et il confirme qu'au-delà des conflits internes, toute la communauté dunkerquoise est sur le même bateau. Et elle le sait.

Evidemment, on n'en restera pas là. Ce diaporama intitulé "Homme d'hier et de demain" ouvre un débat. Tous les aspects du problème ne sont pas encore sur le tapis. Mais, le mouvement est lancé.

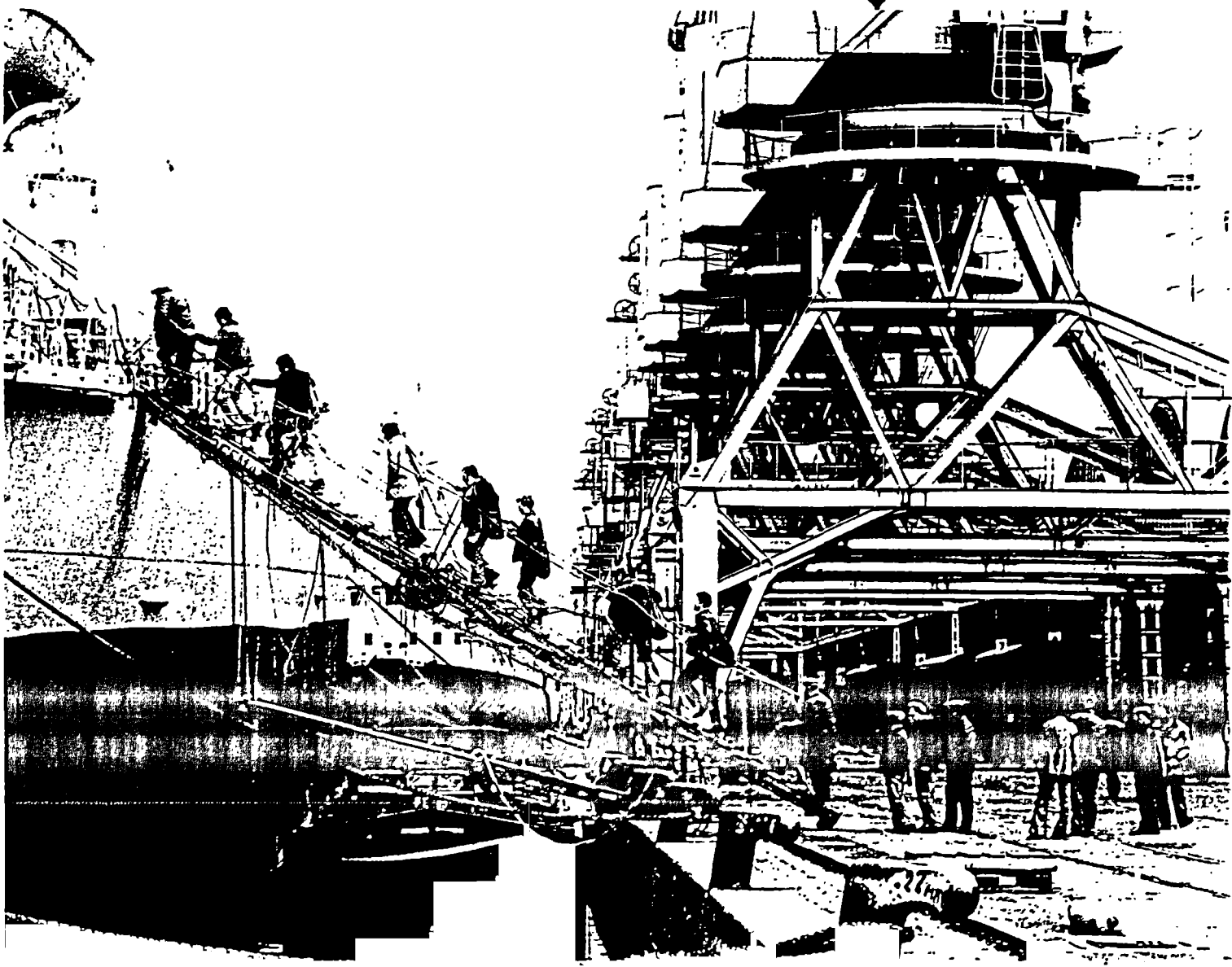
On verra le dimanche 18 janvier, à 11 h, au Palais des Arts, à Cappelle-la-Grande, comment le grand public (invité gratuitement à une projection) réagira. Et le vendredi 23 janvier, à 19 h, dans la même salle, ce sont les décideurs maritimes, économiques et politiques qui seront les invités des réalisateurs de ce montage et de la municipalité de Cappelle-la-Grande.

Tout le monde est, bien entendu, invité à donner son avis.



↑ Quai pour le bois exotique
Dockers montant à bord d'un bateau

(Photos M. Dejecker)





↑ Le Terminal Sucrier et la Manutention des Sacs. ↓
(Photos H. Defector)

