

UN ÉTÉ AU PORT PROFESSION : DOCKER

Des « travailleurs du port » polyvalents toujours plus qualifiés

En trente ans, le Grand port maritime de Dunkerque a changé de visage. « Tout s'est modernisé, les armateurs sont entrés dans une course au gigantisme, et en face, les dockers ont besoin d'engins toujours plus puissants », explique Franck Gonsse, secrétaire général de la Chambre syndicale des ouvriers du port mensuels et intermittents (CSOPMI) de Dunkerque. La capacité en tonnage des navires a ainsi décuplé en quelques décennies. « Des minéraliers de 125 000 tonnes dans les années 70, on est passé à des cargos de 300 000 tonnes ! » Forcément, le métier de docker a évolué. « C'est toujours le même métier, on charge et on décharge, mais plus à dos d'homme. Aujourd'hui, les sacs tombent sur des tapis roulants, passent par un portique puis sont positionnés. Pour chaque marchandise, on utilise des engins motorisés ou automatisés dans 80 % des cas », explique Franck Gonsse.

Travail manuel minoritaire

Désormais, tout est informatisé. La quantité de marchandises à décharger est « envoyée depuis les bureaux, où travaillent des dockers.

« Les dockers doivent savoir tout faire, conduire des engins comme commander une équipe. »

Ils ne sont pas seulement sur le terrain. » Le pointeur, qui supervise le plan de chargement, n'utilise plus un stylo et une « plaque » métallique : désormais, il pianote sur une boîte électronique. Le travail manuel est désormais minoritaire : les conteneurs sont manipulés par les « crapauds » (mâchoires) des « stackers » (élévateurs) et portiques, qui ont envahi le port. « Le nombre de dockers ne cesse de diminuer, on



Casque, chaussures de sécurité, gants : la sécurité des dockers, assistés par des engins motorisés, est de plus en plus contrôlée.

est passé de 3 000 dockers en 1970 à 580 en 2011, remarque Franck Gonsse. Ils conduisent des engins automatisés avec des boîtes à boutons... Ils sont en hauteur, avec des manettes et des joysticks. » Face à cette métamorphose, les dockers se doivent d'être polyvalents. « Un docker, désormais, c'est à la fois un ouvrier, un pointeur et un conducteur d'engins. Il doit pouvoir commander une équipe, conduire un chariot cavalier, utiliser un ordinateur... Il doit pouvoir tout faire. » Autrefois, les dockers se formaient sur le tas. Aujourd'hui, ils suivent des formations, obtiennent des diplômes. Pendant un an, les jeunes recrues suivent une formation théorique couplée à la pratique.

« Au bout, ils obtiennent le CQP (certificat de qualification professionnelle) de docker, obligatoire pour entrer dans le métier. Ils obtiennent aussi des diplômes spécifiques de conducteur d'engin, de pointeur, de contremaître. C'est devenu essentiel, même si on continue à se former sur le terrain. » L'un de ces diplômes permet de devenir « homme de sécurité », autrement dit, de veiller à la sécurité des hommes et des marchandises lors des opérations de chargement. « On insiste lourdement sur la sécurité lors de nos formations, car ce boulot reste très dangereux (lire ci-contre) », ajoute Franck Gonsse. Car, malgré les améliorations techniques, être docker, c'est encore et toujours prendre des risques. ■

Un métier qui reste physique, difficile et dangereux

« Le matériel est plus sophistiqué, mais le métier de docker reste pénible. » Patrice Innebeer, 55 ans, a pris sa retraite en 2009, mais connaît bien les réalités de la profession. « J'ai été conducteur d'engin et il ne faut pas croire, ça aussi c'est difficile. J'ai le dos bousillé. » Franck Gonsse, qui a lui aussi conduit chariots et grues, explique : « Quand on conduit un cavalier ou un élévateur, on est secoué comme un prunier. Beaucoup de jeunes ont des problèmes de dos. » Outre les TMS (troubles musculo-squelettiques), les dockers restent, plus que jamais, exposés aux risques. « Le danger est partout sur le port, lance Franck Gonsse. Il y a moins d'accidents, mais en 2005, il y a eu deux morts... » Casques, gants, masque, chaussures de sécurité, désormais les dockers portent tout un attirail censé les protéger, mais « ils ne sont jamais à l'abri d'une chute de hauteur quand ils se tiennent en équilibre sur des tubes... Il y a aussi le risque d'avoir un accident en conduisant son engin. » Et Patrice Innebeer

d'ajouter : « On peut aussi se prendre une barre sur la tête, quand ce ne sont pas les conteneurs ! »

Stress permanent

Sur les quais, grues et stackers sont omniprésents mais ne remplacent pas les mains humaines. « Ça reste un métier physique, remarque Franck Gonsse. Il faut des hommes pour descendre dans les cales et récupérer le minerai coincé... Pour descendre dans ces cales de 30 m de fond, sur des échelles droites au bord du vide, il faut être en pleine forme. » Si 70 % de l'activité des dockers dépend d'engins automatisés, « le reste, c'est de la maintenance : les dockers continuent à porter des sacs de sucre, au Freycinet 9. » Les dockers utilisent aussi des outils très lourds, comme la « patte à tôles », qui sert à accrocher les tôles, et qui pèse 30 kg. « Au delà, ce métier impose des horaires contraignants, des nuisances sonores et un stress permanent. Les dockers travaillent toute l'année sauf le 1^{er} mai, conclut Franck Gonsse. Pour être docker, il faut être résistant. » ■



Au Freycinet n°9 du terminal sucrier de Dunkerque (TTS), port Est, les dockers continuent à porter des sacs pesant jusqu'à 50 kg.

EN CHIFFRES

580

C'est le nombre de dockers en activité au Grand port maritime. En France, on compte 4 000 dockers.

42,7

En 2010, quelque 42,7 millions de tonnes de marchandises ont été manipulées par les dockers Dunkerquois, pour 200 000 conteneurs. En 2008, le record historique du port s'est élevé à 57,7 millions de tonnes de fret.



Chariots élévateurs, chargeuses, cavaliers, tracteurs : les dockers conduisent des engins motorisés de plus en plus puissants.

VOCABULAIRE

Docker

Mot venant de la contraction du mot anglais « dockworker » (littéralement « ouvrier du port »). Le docker (aussi appelé débardeur) est employé au chargement et au déchargement des navires arrivant au port.

Gerbage

Empilage de marchandises, aujourd'hui de conteneurs, l'un sur l'autre, sur des wagons construits à cet effet en vue de leur transport sur des lignes où le gabarit en hauteur est suffisamment dégagé.

Brigade

Équipe de dockers, comprenant les ouvriers manutentionnaires, les conducteurs de chariots, les grutiers, les caliers et les pointeurs.

Pointeur

Membre de la brigade qui organise le travail, supervise le plan de chargement et assure la liaison avec l'équipage quand il se trouve sur le navire à décharger. Également appelé contremaître. ■