Les risques du métier? : Les accidents du travail dans les ports français

Autor(en): **Pigenet, Michel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier**

Band (Jahr): **20 (2004)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-520365

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LES RISQUES DU MÉTIER ? LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DANS LES PORTS FRANÇAIS

MICHEL PIGENET*

Si le « retard » manifesté par le mouvement ouvrier français dans la prise en compte de la santé et de la sécurité n'a pas l'ampleur qu'on lui prête parfois[1], reste que ces questions apparaissent rarement au premier plan des réflexions et des revendications syndicales. La lutte pour la limitation de la durée du travail fait certes exception, encore la réduction souhaitée du « surmenage » s'insère-t-elle dans une visée plus large. Au-delà de l'attitude des organisations et des militants, celle de l'ensemble des salariés ne pose pas moins problème tant la réserve constatée en ces domaines accrédite l'idée d'une incompatibilité définitive entre travail et bien-être.

L'intérêt du coup de projecteur que nous nous proposons de porter sur la manutention portuaire en France réside dans la double singularité d'une activité réputée pour sa pénibilité et la puissance acquise, au moins depuis la Libération, par un syndicalisme habitué à empiéter sur les prérogatives patronales en matière d'organisation du travail.

La manutention portuaire, une activité à hauts risques

Le verdict des statistiques

Les chiffres sont sans appel. En 1992, année de la réforme du statut de la profession, la proportion des accidentés du travail atteignait le taux record de 54,8 % parmi les ouvriers de la manutention des ports maritimes ainsi maintenus en tête de tous les groupes de salariés affiliés à la CNAM[2]. Aussi

* Prof. d'histoire contemporaine à l'Université de Paris 1, Centre d'histoire sociale du XXe siècle.

1. Ainsi qu'en témoignent les monographies présentées dans *L'Atelier* sous la monarchie de Juillet et les études menées par les délégués aux Expositions universelles. En 1900, les frères Pelloutier abordent ces questions dans *La vie ouvrière en France*, paru à Paris, chez Reinwald, huit ans avant la publication, par les frères Bonneff, de *La vie tragique des travailleurs* (réédité chez EDI, en 1984, avec une préface de M. Perrot).

2. Caisse nationale de Sécurité sociale, *Statistiques nationales d'accidents du travail 1990-1992*, 1993.

loin que l'on remonte dans les statistiques disponibles et en dépit d'inévitables fluctuations annuelles, les dockers ne quittent jamais leur peu enviable première place. En 1969, avec un taux de 56,2 %, ils précèdent ainsi de loin les actifs des travaux publics maritimes et fluviaux – 30,4 % –, alors classés en seconde position. À cette date, tandis que 10,7 % de l'ensemble des accidents enregistrés par la CNAM entraînent une incapacité permanente de travail, le pourcentage s'élève à 13,01 % dans la manutention portuaire[3].

Pour la période allant de 1947 au premier semestre 1951, une enquête menée dans vingt-trois des principaux ports souligne une fréquence des accidents 5 à 7 fois plus forte chez les dockers que parmi les autres salariés, phénomène aggravé par une durée moyenne des arrêts de travail de vingt jours contre dix pour le reste des actifs[4].

Une particularité anciennement reconnue

Les ouvriers n'ignorent rien des risques encourus sur le port. Dans le droit fil des traditions compagnonniques, cette reconnaissance explique l'existence d'œuvres de secours, la longévité de coutumes telles que la visite aux accidentés ou malades, l'assistance aux obsèques de camarades décédés et les collectes au profit de leurs veuves et orphelins. Ce n'est pas non plus un hasard si la coopérative Le Cinéma du Peuple, proche des milieux syndicalistes et productrice, avant la Grande Guerre, des premiers films militants de fiction, retient la figure du *Vieux Docker*[5] pour dénoncer le sort réservé aux travailleurs épuisés par une vie de labeur. L'une des scènes, censée se passer sur les quais de la Seine, montre l'un d'eux perdre son emploi après s'être écroulé sous le poids du sac qu'il coltine.

Mais les dangers de la manutention portuaire sont aussi précocement reconnus, hors du mouvement ouvrier, par les hygiénistes et les administrateurs. Dès 1830, un mémoire officiel s'inquiète des conséquences sur la santé des débardeurs parisiens de l'immersion prolongée de leurs membres inférieurs dans l'eau froide[6]. Sept décennies plus tard, Armand Imbert, à l'origine de quelques-unes des premières études de poste menées en France, met

3. Idem, *Statistiques nationales d'accidents du travail 1969-1971,* 1972.

4. Centre des archives contemporaines (CAC), 920251, art. 16, Rapport de la Direction générale de la Sécurité sociale adressé au Directeur de la Main-d'œuvre du ministère du Travail, le 29 novembre 1951.

5. Cf. Tangui Perron, « 'Le poison est entre vos mains, camarades'. CGT et cinéma au début du siècle », *Le Mouvement social,* n°172, juillet-septembre 1995, pp. 21-37.

6. A.J.B. Parent-Duchâtelet, cité par B.-P. Lécuyer, « Les maladies professionnelles dans les *Annales d'hygiène publique et de médecine légale* ou une première approche de l'usure au travail », *Le Mouvement social,* n° 124, juillet-septembre 1983, p. 47.

en évidence, avec le concours des syndiqués, les facteurs de fatigue et le rôle de cette dernière sur la fréquence des accidents du travail parmi les dockers sétois[7].

Identification des risques

Les risques proviennent en premier lieu de l'activité manutentionnaire, phase critique du procès de production et de circulation, à l'origine, aujourd'hui et toutes professions confondues, du tiers des accidents du travail recensés en France[8]. Chutes des hommes à terre, à l'eau ou dans les cales, heurts de bennes ou de palanquées, lâchages de filins ou de crochets, écrasement sous des charges ou entre deux wagons en manœuvre n'en finissent pas d'alimenter la chronique des drames portuaires. Plusieurs crans de gravité au-dessous, l'ordinaire des entorses, lumbagos, hernies, contusions et autres fractures impressionne par son ampleur. Le danger découle aussi du caractère des tâches effectuées pour une part en plein air, face aux intempéries, leur cortège de glissades sous la pluie ou l'impossible protection contre les ardeurs du soleil en été et les morsures de l'hiver, à moins qu'il ne s'agisse de celles des cales frigorifiques. Que dire des déplacements effectués dans des espaces encombrés au milieu de chariots élévateurs ou de camions roulant à vive allure ? L'état du matériel, notamment des élingues et des crochets, le manque d'éclairage à bord ou sur les quais, la vétusté de navires accessibles par des planches, des échelles ou des échafaudages hors d'usage, accroissent encore la probabilité d'accidents.

Interviennent aussi la nature des marchandises et leur mode d'emballage ou de transport, lesquels conditionnent les charges – sacs, jadis de plus de 100 kg, brouettes « carolines » lestées d'une demi-tonne de marchandises –, leur aspect physique – piquants des poissons, rugosité des pains de sucre qui écorchent la peau, poussières des céréales, des houilles, des minerais et du soufre en vrac, instabilité des troncs d'arbres, défaut d'adhérence des « rondins gras », etc. Nombre de produits sont par ailleurs connus pour leur nocivité chimique – pyrites, phosphates, ciment et, surtout, brais –, voire leur radioactivité, leur détérioration organique – aliments avariés, laines et peaux souillées – tandis que les cales abritent rats et vermine.

7. A. Imbert et M. Mestre, « Statistiques d'accidents du travail », *Revue scientifique,* 24 septembre 1904.

8. B. Van De Vyver, « La manutention manuelle », in B. Cassou, D. Huez, M.-L. Mousel, C. Spitzer, A. Touranchet (dir.), *Les risques du travail. Pour ne pas perdre sa vie à la gagner,* Paris, La Découverte, 1985, p. 84.

De là résultent les membres amputés et maintes maladies, depuis les infections – charbon, septicémie, tuberculose –, les intoxications par émanations gazeuses – celle des produits ou des engins –, les mycoses externes et internes, les brûlures et les engelures, l'irritation des yeux, des voies respiratoires et digestives, de la peau – les «médailles» –, les ulcères et les cancers... jusqu'aux déformations des corps, des articulations et de la colonne vertébrale, des cœurs épuisés par l'intensité des efforts accomplis à longueur de journées. Symptômes d'usure, divers handicaps accompagnent un vieillissement prématuré, source de difficultés croissantes dans l'exercice du métier en dépit des garanties apportées par le statut de 1947 rendant moins aisée l'éviction pure et simple des chantiers[9]. À moins que la mort ne la précipite. Dans les années 1960, les dockers de Dunkerque tomberaient ainsi *« comme des mouches »*[10]. Il faut compter avec cette *« fatigue qui vous arrache tous réflexes »*[11] en fin de journée[12] et, plus encore, à l'issue d'heures supplémentaires ou d'une vacation nocturne.

À partir des années 1970, la mécanisation et la motorisation accélérée de la manutention ont des effets contradictoires. Elles allègent certaines tâches, mais ne suppriment pas plus l'effort physique que la souffrance. En l'absence de portiques à nacelle, les hommes doivent escalader les conteneurs à la force des bras pour préparer leur accrochage, puis sauter en bas avant qu'ils ne soient enlevés. La masse en mouvement ne pardonne pas le moindre faux pas. La conduite de chariots-élévateurs inadaptés à la circulation sur les faux-ponts contraint les ouvriers à des acrobaties déconseillées et favorise l'accumulation des gaz d'échappement dans les cales mal aérées. Le mouvement des bennes géantes et des conteneurs, la vitesse d'engins toujours plus puissants transforment en drame la moindre fausse manœuvre ou inattention.

En marge des dockers professionnels, rattachés aux entreprises depuis la réforme de l'intermittence votée en 1992, le nouveau prolétariat des intérimaires renoue d'autre part avec la vieille angoisse de l'incertitude du lendemain. Postés chaque soir près de leur téléphone, ils attendent l'appel qui les

9. Au fil des ans, l'application de la loi statutaire du 6 septembre 1947 entraînera, au contraire, une élévation de la moyenne d'âge des dockers. Sur ce texte, nous nous permettons de renvoyer à notre contribution : «Le statut des dockers de 1947. Acquis législatif et pratiques sociales» in «Construction d'une histoire du droit du travail», *Cahiers de l'Institut régional du travail,* n° spécial, Aix-en-Provence, 2001, pp. 241-259.

10. Intervention de R. Gouvart au congrès de la Fédération CGT des Ports et Docks, Paris, 13-14 mai 1962.

11. Selon la formule d'un docker de Calais, *L'Avenir des Ports,* septembre 1964.

12. Entre 1947 et 1962, 58,2 % des accidents du travail dénombrés sur le port de Rouen ont lieu l'après-midi.

convoquera pour le shift du lendemain matin. Embauchés au jour le jour, ils ne sont couverts par aucune assurance en cas d'accident sur le trajet allant du domicile au port.

Composer avec le danger et la souffrance : les pratiques ouvrières face aux contraintes sociales de la manutention

Intermittence et « irresponsabilité » patronale

L'intermittence est au cœur d'une manutention portuaire demeurée dépendante du mouvement irrégulier de navires, eux-mêmes à la merci des marées, des tempêtes, des trafics saisonniers et, plus largement, des aléas du commerce. Recrutés à la vacation – 4 heures – ou au shift – 8 heures –, après l'avoir été, parfois, à l'heure, le gros des dockers, amené à passer d'un «chantier» à l'autre, n'a jamais bénéficié, avant 1992, de la permanence de l'emploi. Cette instabilité extrême a longtemps favorisé le recours à des intermédiaires auxquels les employeurs déléguaient le soin de choisir les ouvriers et de les rémunérer[13]. La loi de 1947 entama le pouvoir des contremaîtres, hommes clés d'un tel système, au profit des bureaux centraux de la main-d'œuvre – BCMO – et des syndicalistes. Au total, loin de se resserrer, les liens entre dockers et entreprises de manutention se relâchèrent alors un peu plus.

Assimilables à des loueurs d'hommes, les manutentionnaires, dépourvus pour la plupart des coûteux équipements fournis par les Chambres de commerce, les Ports autonomes, voire les compagnies de navigation ou de négoce, trouvent leur compte dans cette situation. Commerçants plus qu'industriels, imprégnés de la mentalité propre au monde portuaire, rompus au marchandage et aux affaires traitées au coup par coup, beaucoup ne se sentent guère de devoirs particuliers envers les travailleurs embauchés le temps d'un contrat des plus éphémères. On le vérifie à l'absence, jusqu'à des dates très avancées, de toilettes et de douches sur les quais[14]. Au début des années 1950, un rapport officiel parle, pour Bordeaux, de *« matériel à bout de souffle »*, déplore le défaut de protection contre le brai à La Rochelle et signale les risques consécutifs aux rendements en vigueur à Dunkerque[15]. En 1956, l'inspection des seize boîtes à pharmacie installées le long des quais rouennais révèle que dix seulement satisfont aux normes fixées par le comité d'hygiène

13. Cf. M. Pigenet, «Les dockers ; retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIXe-XXe siècles», *Genèses*, n° 42, mars 2001, pp. 5-25.
14. En 1955, les quelque 4000 dockers marseillais disposent, en tout et pour tout, de deux douches.
15. CAC, 920251, art. 16, Rapport de la Direction générale de la Sécurité sociale adressé au Directeur de la Main-d'œuvre du ministère du Travail, les 29 et 30 novembre 1951.

et de sécurité, CHS[16]. L'administration s'efforce d'établir, avec une constance inégale, des règles de sécurité que les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, à la fois inspecteurs du travail et directeurs des ports, ont pour mission de faire respecter. Sollicités par la CGT en 1951, tous se déclarent soucieux de prévenir les accidents, mais peu vont jusqu'à impulser la création de CHS[17]. L'impératif productif ne fait pas souvent bon ménage avec la sécurité, au grand dam des syndicats qui dénoncent la confusion des fonctions. Au plus haut niveau, l'État légifère à pas comptés. Adoptée en 1932, la convention internationale sur les conditions de travail dans la manutention ne sera ainsi ratifiée par la France qu'en... 1954.

L'« irresponsabilité » patronale serait toutefois plus grande si l'insécurité n'avait un coût pour l'entreprise. Dès avant la Première Guerre mondiale, le patronat de la manutention se plaint du montant des primes versées aux compagnies d'assurances afin de couvrir le « risque » imposé par la loi de 1898 sur les accidents du travail. Ces récriminations redoublent à la Libération. Épargnés pour tous les autres registres de protection sociale par un mode avantageux de financement fondé sur le seul salaire de base, souvent inférieur à plus de la moitié de la rémunération réelle, les employeurs acceptent mal d'avoir à supporter le prix d'une lourde dangerosité. La surcotisation, rarement inférieure à 20% du salaire de base, peut atteindre 102% de ce dernier. L'intrusion de l'insécurité dans les bilans amène le patronat à réagir. L'approche du problème par le biais des charges le conduit, cependant, à privilégier les solutions financières. Plutôt que de s'attaquer à la fréquence et à la gravité des accidents, certaines propositions visent surtout à comprimer les dépenses. Ainsi en va-t-il lorsque à plusieurs reprises, l'organisation patronale, l'Union nationale des industries de manutention – UNIM –, offre à la Fédération cégétiste de troquer les modalités de calcul de l'indemnisation des accidents contre la revalorisation du salaire de base et l'élargissement de l'assiette des autres cotisations sociales[18]. Sur le fond, les employeurs lient la résolution des questions posées par les accidents du travail à l'institution d'une mensualisation négociée à l'échelon local, en bref à une révision radicale du système professionnel né du compromis législatif de 1947.

16. Rapport cité par E. Guillaud, *Dockers et syndicalisme à Rouen, 1947-1962,* maîtrise d'Histoire, Université de Rouen, 1994, p. 139.
17. *L'Avenir des Ports,* décembre 1951.
18. *L'Avenir des Ports,* février 1953 et novembre 1961.

Insécurité et cohésion ouvrière : les voies de la solidarité

« Plus le travail était dur, meilleure était l'entente. »[19] De Port-Saint-Louis-du-Rhône à Rouen ou au Havre, les témoignages recueillis rejoignent les constats des spécialistes du travail pour insister sur l'indispensable cohésion des équipes occupées à des tâches réputées dangereuses. La peur stimule la solidarité. La sécurité de chacun repose sur la vigilance du collectif de base. Nul ne l'ignore et l'expérience soude durablement les hommes.

De fait, les travaux s'effectuent au sein de groupes stables dont les membres se connaissent et ont appris à coordonner leurs gestes et leurs efforts. Fonctionnelle, cette coopération entre égaux s'appuie sur la force de liens extra-professionnels qui, de l'amitié à la parenté, interviennent dans les procédures de recrutement et de constitution des équipes. C'est à ce niveau élémentaire que la solidarité s'éprouve, notamment sur le terrain de la protection contre les accidents et l'usure des corps. On a signalé comment, au plus fort de l'émotion provoquée par le décès d'un camarade, il est de tradition de cesser le travail pour assister à ses obsèques et d'improviser une collecte au profit de ses proches. L'autonomie des équipes autorise d'autres pratiques peu ou prou préventives – détériorer définitivement, voire jeter à l'eau des élingues usagées – et typiques du quotidien de l'entraide ouvrière. Ici, l'existence de l'embauche à tour de rôle garantit l'emploi des plus âgés et des handicapés. Là, on réserve à ces derniers les tâches moins pénibles de direction du mouvement des grues depuis le pont du navire. Ailleurs, des règles prévoient le recrutement préalable des anciens avant le lancement des procédures classiques. Au besoin, il arrive que l'on dispense un ancien ou un convalescent de participer au travail. Gardons-nous cependant d'une vision idyllique des réalités portuaires. La solidarité n'exclut pas un égoïsme d'équipe dont témoigne la volonté d'accaparer les chantiers les moins risqués et les plus rémunérateurs[20].

« Prendre sur soi »

« Moi, je ne vous cache pas que j'avais peur », confie, la retraite venue, un docker de Port-Saint-Louis-du-Rhône[21]. En activité, les dangers encourus sont néanmoins assumés faute de disposer d'autres moyens d'existence. Mieux vaut alors se faire une raison. *« Les dockers sont une corporation qui a l'habitude de*

19. Cité par S. Béroud, *Représentations individuelles au sein d'un système corporatif en crise : l'exemple des dockers de Fos,* mémoire de recherche, IEP Paris, 1992, p. 60.
20. Cf. M. Pigenet, «La solidarité syndicaliste entre vertu et nécessité. L'exemple des dockers (XIX-XXe siècles» in P. Guillaume (dir.), *Les solidarités. Le lien social dans tous ses états,* Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine, Bordeaux, 2001, pp. 329-342.
21. Cité par S. Béroud, *Représentations…, op. cit.,* p. 167.

souffrir », observe un docker de Saint-Nazaire[22]. Les militants, indulgents à l'égard des ouvriers imprudents – *« ils ont besoin de travailler et sont excusables »*[23] –, incriminent les contremaîtres. Sévères, beaucoup condamnent aussi *« l'appât du gain »*, la *« course au rendement »* et le *« doublage »* des journées. L'irrégularité du travail impose, il est vrai, de s'assurer, les jours d'embauche, la rémunération la plus élevée possible. En la matière, le collectif règle les attitudes individuelles. Pour le meilleur et pour le pire. L'exclusion du groupe sanctionne à coup sûr l'ouvrier qui, sans motif « avouable », viendrait à ralentir le rythme de ses coéquipiers.

Les valeurs qui structurent la culture docker justifient en tout état de cause les risques pris. Composantes d'une *« stratégie de défense collective »*, au sens que Christophe Dejours donne à cette expression[24], les références constantes au courage, à l'endurance et à la force renvoient aux qualités qui, historiquement, ont conditionné l'exercice de la profession. Et qui, aujourd'hui encore, contribuent sous couvert de virilité aux manifestations de son identité[25]. Régionale, celle-ci tente d'excuser, à l'occasion, l'ardeur excessive des Dunkerquois qu'un militant nous dit *« habitués à travailler dur comme cela se fait dans le Nord »* et où, poursuit-il, ses camarades *« ne peuvent pas rester sans rien faire »*[26].

Selon un schéma voisin de celui observé dans d'autres métiers difficiles, le danger, davantage défié que nié, entretient une tension permanente dont on ne parle pas et que, seul, l'accident extériorise pour ce qu'elle est : la peur de la mort ou d'une atteinte à l'intégrité corporelle. Dans cette perspective, l'alcoolisme, mis en rapport avec l'effort physique, les anciennes modalités d'embauche et la sociabilité portuaire, réprime à sa manière une angoisse paralysante. Au risque de précipiter le drame redouté.

Contraints, bon gré mal gré, de « prendre » sur eux, les dockers ont appris à tirer parti de ce qui les menace. Sous les vocables de « macadam » et de « marron », derrière l'expression « prendre son jeton » ou « casser son croc », la fraude à l'accident et à la maladie est aussi vieille que leur indemnisation. Les

22. G. Denigot, « Docker à Saint-Nazaire » in ADRET, *Travailler deux heures par jour,* Paris, Seuil, 1977, p. 43.
23. R. Jeanne, secrétaire de la Fédération des Ports et Docks, *L'Avenir des Ports*, janvier 1956.
24. C. Dejours, *Travail; usure mentale. De la psychopathologie à la psychodynamique du travail,* Paris, Le Centurion, 1980 ; C. Dejours (dir.), *Plaisir et souffrance dans le travail,* Paris, AOCIP, 1988 ; Id., *Souffrance en France. La banalisation de l'injustice sociale,* Seuil, 1998.
25. Cf. M. Pigenet, « À propos des représentations et des rapports sociaux sexués : identité professionnelle et masculinité chez les dockers français (XIXe-XXe siècles) », *Le Mouvement social,* n° 198, janvier-mars 2002, pp. 55-74.
26. Intervention de Condette, Congrès de la Fédération des Ports et Docks, Paris, 22-24 juin 1950.

employeurs lui attribuent une part non négligeable des accidents dénombrés, quitte à la tolérer en pratique lorsqu'elle reste dans les limites du « raisonnable ». Sur ce dernier point, les dockers ne pensent pas autrement, qui tiennent le « marron », à l'égal du « grappillage », pour un droit acquis en contrepartie de conditions de travail éprouvantes. Au pire, la douleur et le handicap durable d'une mutilation volontaire semblent parfois préférables, pour peu qu'ils débouchent sur l'octroi d'une rente, à la souffrance quotidienne endurée sur les quais. Sans aller aussi loin, les ouvriers se plaignent volontiers de maux articulaires ou dorsaux que la médecine n'est guère en mesure de contester. Entre ces deux extrêmes, l'ordinaire de la fraude consiste dans la sursimulation par laquelle on exagère les symptômes d'une pathologie légère. La réalité du procédé ne fait pas de doute, mais sa fréquence et la durée des interruptions temporaires d'activité montrent d'importantes variations dans le temps et l'espace. Pour la période 1957-1960, les disparités constatées ne tiennent pas exclusivement à la nature des trafics, à l'état des équipements et aux mesures de prévention. À l'évidence, les coutumes à l'honneur à Sète où le taux de cotisation frôle les 70%, à Port-Saint-Louis-du-Rhône – 56,9% –, Boulogne – 48,6% –, Rouen – 46,2% – ou Marseille – 45,9% – diffèrent de celles qui prévalent à Dunkerque – 29% –, Bordeaux – 27% – ou Le Havre – 16%[27].

Indépendamment des traditions locales, ces pratiques sont le produit de l'intermittence. Avant la Seconde Guerre mondiale, l'anonymat de rigueur sur les quais favorise, certes, les combines dans lesquelles excellent certaines franges du monde portuaire. Mais le « macadam », *« moyen de survie »* aux dires d'un militant, supplée d'abord aux lacunes de l'indemnisation d'un chômage partiel inhérent à la profession. L'indéniable progrès apporté, en ce domaine, par la loi de 1947 ne suffit pas, toutefois, à éradiquer une pratique qu'entretient la supériorité de l'indemnisation des journées perdues pour cause d'accident sur la garantie accordée en cas de vacation chômée. Au début des années 1950, la première atteint 1000 francs par jour à Marseille, soit trois fois plus que la seconde. La grave crise sociale qui frappe à cette époque l'ensemble les ports français a épuisé les droits, limités à cent vacations par semestre, de nombreux dockers réduits à se débrouiller comme ils peuvent... Impuissants à les réprimer, les organismes prestataires ne sont pas dupes et soulignent le paradoxe d'une hausse soudaine des accidents déclarés quand l'activité décroît. Les statistiques mettent à jour d'autres tactiques. L'indemnité journalière étant calculée sur la base des revenus perçus au cours des semaines

27. *L'Avenir des Ports*, décembre 1961.

qui ont précédé l'arrêt de travail, mieux vaut que ce dernier intervienne au terme d'une série de vacations ou de shifts particulièrement rémunérateurs. Le moment de la journée n'est pas moins choisi avec soin. Quant à la saison, les statistiques font ressortir une recrudescence vers Noël...

Le recul du chômage ne met pas davantage fin aux fraudes que les plus expérimentés présentent comme réponse à la pression fiscale devenue plus sensible après les augmentations de salaires de 1968 et des années suivantes. Consciente des excès commis dans plusieurs ports et des menaces qu'ils font courir à la protection sociale ouvrière, la Fédération des Ports et Docks circonscrit le mal, tonne contre *« l'absentéisme d'une petite minorité de tire-au-flanc »* ou de *« pirates »*[28], mais se refuse à jouer les *« flics »*[29].

La sécurité revendiquée ; permanence et contradictions

Une préoccupation syndicale... insérée dans une perspective plus large

Épargnées par la scission de 1947-1948, les organisations affiliées à la Fédération CGT des Ports et Docks affichent jusqu'à nos jours un taux de syndicalisation exceptionnel dans le contexte français. La loi de 1947 aidant, elles jouissent d'un droit de regard tant sur l'attribution des cartes professionnelles et l'embauche que sur l'organisation du travail[30]. Ainsi immergé dans le milieu docker, le syndicalisme imprègne la culture et l'identité d'une corporation qu'il a contribué à construire dans le même temps où il adoptait nombre de ses valeurs et pratiques.

L'attention portée aux conditions de travail se manifeste à travers une dénonciation systématique et vigoureuse des abus constatés, voire la mise en cause nominale, le cas échéant par voie de presse, de contremaîtres et d'employeurs. Les accidents graves ou mortels sont toujours l'occasion de flétrir l'exploitation. Les maladies jugées professionnelles ne sont pas oubliées tandis que les délégués se font régulièrement l'écho des réticences patronales à l'emploi d'ouvriers handicapés ou âgés.

Héritiers, en filiation indirecte, des anciennes structures corporatives, les syndicats de dockers ont très tôt soutenu le développement de caisses spéciales destinées à couvrir les risques liés à la maladie, au chômage et à la vieillesse. Sans renoncer à revendiquer un financement patronal, leurs responsables

28. *L'Avenir des Ports* de février 1960 et d'octobre 1966.

29. Intervention de D. Brest, secrétaire général au congrès de la Fédération des Ports et Docks, Brest, 22-23 juin 1966.

30. M. Pigenet, « L'expérience incommunicable des dockers ou le paradoxe portuaire » in F. Georgi (dir.), *Autogestion. La dernière utopie ?* Paris, Publications de la Sorbonne, 2003, pp. 367-380.

obtiennent, ici et là, la création de sections adaptées aux particularités de la profession au sein des institutions d'assurances sociales. Avec des succès inégaux, les organisations de l'entre-deux-guerres sont à l'origine de dispensaires et de cliniques ouvrières à Bordeaux, Dunkerque et Marseille. Après la création de la Sécurité sociale, elles défendent bec et ongles les conditions d'indemnisation des accidentés et ambitionnent d'étendre aux dockers de bénéficier de retraites anticipées au titre des activités pénibles et dangereuses [31] En novembre 1955, l'accord conclu entre la Fédération CGT et Docks et l'UNIM engage leurs affiliés à constituer dans tous les ports des caisses de retraites complémentaires.

S'agissant de la sécurité proprement dite, les syndicats bataillent, dès les années 1920, pour la mise en place de délégués révocables et disposant de réels pouvoirs. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ils réclament la constitution de CHS actifs et représentatifs. Ils obtiendront satisfaction en 1959. À défaut ou en présence d'une violation des conventions de site, leurs dirigeants prônent l'action directe et ordonnent l'interruption d'opérations jugées trop dangereuses, exigent des mesures immédiates de protection ou le remplacement de matériels défectueux. Un jour du rude hiver 1956, les ouvriers de Sète et de Port-Saint-Louis-du-Rhône refusent de travailler sous un mistral glacial et déchaîné[32]. Malgré la levée fédérale, en 1946, au nom des impératifs patriotiques de la Reconstruction, de l'interdit syndical sur le travail au rendement, les Havrais ne démordent pas de leurs positions antérieures. En foi de quoi, les tâches réputées pénibles s'effectuent à la « volée », pratique restrictive par laquelle chaque équipe se scinde en deux groupes travaillant en alternance au cours d'une même vacation. Si le syndicat ne défend pas officiellement cette coutume, il ne la proscrit pas, et, pour tout dire, se félicite de ce qu'au Havre on puisse *« s'arrêter avant de suer »*[33]. Lors du renouvellement des conventions collectives, les clauses fixant la charge maximale des palanquées, des sacs, des brouettes et des diables, le nombre d'hommes par équipe, etc., sont discutées pied à pied. L'accord conclu, les délégués, prompts à réagir à la moindre infraction, passeront ensuite une grande partie de leur temps à sillonner les quais et à monter à bord des navires afin d'en vérifier l'exécution.

Condition d'une authentique politique de prévention, cette vigilance s'enracine dans une histoire antérieure où la sécurité stricto sensu passait au second

31. Ce sera chose faite, au terme d'un long conflit, en 1971.
32. *L'Avenir des Ports*, février 1956.
33. Intervention de Thomas au congrès de la Fédération des Ports et Docks, Paris, 17-18 mai 1955.

plan. À l'instar du combat pour la réduction de la durée des vacations ou la maîtrise de l'embauche, elle participe d'une stratégie centrée sur le contrôle du marché du travail, moyen efficace de limitation du chômage et garantie de salaires convenables. Aussi bien les Havrais, opposants résolus de l'intensification du travail, ne songent pas un instant à abandonner les shifts de 8 heures, à même d'assurer des journées complètes d'activité, fussent-elles synonymes d'un surcroît de fatigue que l'on sait propice aux accidents.

En plus d'une occasion, on s'interroge, sinon sur la sincérité, du moins sur la profondeur de préoccupations sécuritaires avancées pour étayer les demandes de majoration des heures supplémentaires, des travaux nocturnes ou dominicaux. Ainsi en va-t-il de la négociation de primes de salissures proportionnelles à la nocivité supposée des marchandises en cause. La remarque s'applique encore à ces militants d'autant plus pressés d'obtenir la création d'un CHS local qu'ils en attendent la rémunération de deux ou trois permanents. Les propos captés aux différents échelons syndicaux ne laissent pas de doute quant à la réalité de tels détournements ou, si l'on préfère, de ces arrangements revendicatifs. Sur cette voie, l'organisation ne refuse pas le troc de vieilles coutumes communautaires contre des engagements patronaux sonnants et trébuchants. En 1957, le syndicat de Dunkerque renonce de cette manière à paralyser le port chaque fois que l'on enterre un camarade victime d'un accident après que les employeurs ont promis de verser une aide substantielle à ses proches[34].

Compromis

Les dockers poussent à ces compromis. Empreints d'un fatalisme mâtiné de bravade face aux coups du sort, ils demeurent fidèles à une conception on ne peut plus classique du syndicat, d'abord en charge de la défense de l'emploi et des salaires plutôt que de la protection des corps et de la santé. Sans contester que l'organisation puisse se soucier de leur sécurité, les ouvriers critiquent fréquemment les mesures préconisées. Ils doutent, entre autres, de l'efficacité des filets en cas de chute d'hommes ou de marchandises. Au regard des dangers encourus, beaucoup estiment dérisoires les moyens déployés. Les reproches évoquent l'inadaptation les casques qui réduisent la vision, les gants qui empêchent une bonne préhension, les masques dans lesquels on suffoque… Au total, le respect des règles de sécurité, synonyme de gêne, pâtit de ce qu'il a un coût pour les dockers eux-mêmes. En clair, réduire le poids des palanquées,

34. *L'Avenir des Ports,* juin 1957.

interrompre le mouvement de celles qui semblent mal serrées, cesser de travailler dès qu'une grue vire au-dessus de l'équipe, ralentit la cadence. Le montant des primes s'en ressent.

Placés à distance des sujétions concrètes de la manutention et des collectifs élémentaires d'ouvriers, les permanents syndicaux jouent un rôle décisif dans la bataille pour la sécurité. Leur obstination n'est pas de trop pour contenir, sinon vaincre à coup sûr, les récriminations et les résistances plus ou moins ouvertes de leurs camarades. En dehors des périodes de désagrégation syndicale, la chronique des quais abonde en violations des consignes. À Rouen, Dunkerque ou Marseille, sites réputés pour leur combativité, les militants échouent à convaincre la base d'abandonner le travail au rendement. L'opposition rencontrée n'a pas toujours la franchise des votes à mains levées. Les mêmes hommes qui, en assemblée générale, approuvent les normes syndicales, ne craignent pas de les enfreindre dès que le délégué a le dos tourné. Pour peu que ce dernier s'attarde ou tance un contrevenant, il arrive qu'on lui demande, mi-ironique, mi-soupçonneux, s'il est *« payé par la Sécurité sociale »*. Connu pour son intransigeance, tel militant rouennais surnommé « la Sécurité » n'est pas dupe de l'ambiguïté d'un sobriquet où le compliment pour son sérieux le dispute à la moquerie de sa marotte[35]. En 1960, le secrétaire du syndicat de La Rochelle avoue que ses interventions en vue de réduire le poids des palanquées ne l'ont pas rendu *« populaire »*[36]. Tous les militants ne montrent pas la détermination de leurs homologues havrais qui, forts de la rigoureuse discipline en vigueur depuis 1928, mettent à l'amende les récalcitrants ou prononcent des interdictions temporaires d'embauche – jusqu'à 8 jours pour un contremaître en 1938 – à l'encontre des travailleurs, simples dockers ou « gros chefs », surpris en flagrant délit d'entorse aux règles de sécurité.

Selon des modalités variées, les dirigeants locaux usent de l'autorité que confèrent leurs mandats, lesquels requièrent, sur les quais, de l'énergie et une forte personnalité. Cela ne dispense certes pas d'argumenter. Évoquant les normes à suivre par ses camarades, le secrétaire du syndicat de Calais ne désespère pas de les leur *« faire entrer dans le crâne »*[37]. Aux comportements de dénégation ou de défi, les militants opposent cette autre part de la « culture docker » qui, non moins fondée sur l'expérience du travail, mais forgée dans

35. Témoignage de Claude Parin, cité par S. Coutant, *Le docker de Rouen. La pratique du métier, du statut de 1947 au début des années 1960,* maîtrise d'Histoire, Université de Rouen, p. 149.
36. Intervention de Geffre au congrès de la Fédération des Ports et Docks, Paris, 18-19 mai 1960.
37. *L'Avenir des Ports,* février 1955.

l'adversité sociale, se nourrit de principes syndicalistes. Ainsi blâme-t-on simultanément l'égoïsme et la servilité des *« sportifs »*, *« gros bras »* et autres *« risque-tout »* au nom de la solidarité et de la dignité ouvrières. *« Camarades, faites honneur à votre métier [...], travaillez correctement »*, édicte le secrétaire du syndicat de Saint-Malo à l'adresse de dockers que leur consommation d'alcool rend dangereux[38]. Si la mémoire des victimes d'accidents du travail, « morts pour le capitalisme », fait surtout l'objet d'hommages indifférenciés, il arrive aussi que la publication régulière de listes nominales entretienne, localement, un souvenir plus précis.

Contre une exploitation plus respectueuse des marchandises que des hommes – *« Vous valez mieux que ces matières »*, s'écrie un militant de Calais[39] –, les syndicalistes en appellent au sens de l'honneur, au respect de soi. Tous deux renvoient au préalable de l'intégrité corporelle. *« Docker, ton corps est à toi »*, proclame l'organe fédéral[40] par une formule propre à lier intégrité corporelle et liberté individuelle, condition d'une « indépendance » érigée en acquis majeur et trait distinctif de la corporation.

38. *L'Avenir des Ports,* mars 1968.
39. *Idem*, février 1955.
40. *Idem*, septembre 1964.